Vogelvrije Fietser

winter 2014 • jaargang 39 • no 1

VERGETEN FIETSHISTORIE

Struikelfietsen

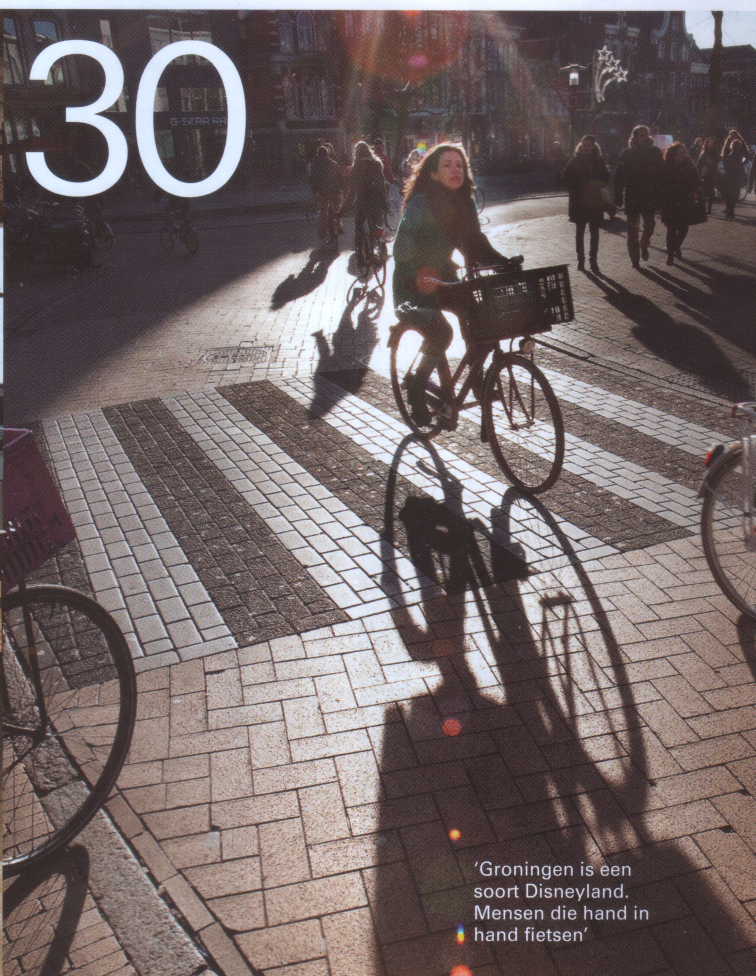
High speed e-bikes



Fietsersbond


10

Eind negentiende eeuw was niks te gek


30

'Groningen is een soort Disneyland. Mensen die hand in hand fietsen'

REDACTIONEEL



Michiel Slütter
hoofdredacteur
Vogelvrije Fietser
m.slutter@fietsersbond.nl

Fietsvluchteling

David Hembrow heeft mijn ogen geopend. David is een Brit die in Assen is gaan wonen om te kunnen fietsen. Omwille van het fietsen was David in het Verenigd Koninkrijk al een paar keer verhuisd. Uiteindelijk streek hij neer in Cambridge, want daar werd tenminste nog een beetje gefietst. 'Lovely' is het volgens David als je af en toe andere fietsers ziet. Naast zijn baan in de IT reed hij met een busje tjokvol fietsen naar scholen om kinderen aan het fietsen te krijgen. Met weinig succes. Engelse fietsactivisten hebben het zwaar. Voor jonge mannen is het fietsen tussen hardrijdende auto's misschien avontuurlijk, voor kinderen is het angstaanjagend. Een vriend van David kwam in Eindhoven terecht en schreef hem dat hij daar eens een kijkje moest nemen. Dat deed David en vervolgens besloot hij samen met vrouw en kinderen te emigreren. Want in Nederland kun je overal veilig fietsen. Zijn enthousiasme over onze fietsverworvenheden, vervult mij met trots. Ik weet dat het goed is, maar niet dat het zo goed is. Maar we mogen zeker niet op onze lauweren rusten, zegt David. Hij is bang dat we verkwanselen wat we bereikt hebben. We moeten daarom onvermoeibaar blijven strijden voor nog betere en veiligere fietsvoorzieningen. De Fietsersbond heeft volgens David nog genoeg te doen. *(lees meer op pagina 35)*


36 Tandemspeeddating voor singles


40 Dikke 8 voor de Zwolse fietsrotonde

LEZERSONDERZOEK
Win een iPad! zie pag 7

Rubrieken

Marepe

De Braziliaanse kunstenaar Marepe (1970) maakt sculpturen van spullen die hij op straat vindt, zoals plastic emmers, telefoonkaarten, fietsen en veel meer.. Marepes werk is verwant aan dat van de kunstenaar Marcel Duchamp.



Fietsvis

Dynamo en fietslamp ineen

'Alle fietslampen lijken op elkaar. Ze zien er supersuf uit', zegt ontwerper Michiel Martens. Dat was de ene reden om een fietslamp te ontwerpen.
Een andere reden is dat de meeste fietslampen wegwerplampen zijn. 'Tegenwoordig koopt iedereen ze voor twee euro bij de Hema of de Action en als ze op zijn, gooi je ze weg.' Hij ontwierp een fietslamp die je direct op je wiel kan zetten. Dynamo en fietslamp ineen.
Michiel Martens: 'Mijn lamp zet je direct op je wiel. Ja, je moet er wel een aanpassing voor maken in je spatbord, tenzij je een heel kort spatbord hebt. Het is niet voor iedereen een oplossing.' Martens heeft de prototypes op een eigen fiets gemonteerd. 'Ze geven een bom licht.' De lampen zijn niet te koop. Maar wie weet komt het er nog van. Michielmartens.com





Werkt alleen met gaten in de spatborden

Rotterdamse megafietsenstalling geopend

18 november is de grootste fietsenstalling van Europa in Rotterdam geopend bij het Centraal Station.
Met 5200 fietsparkeerplekken, waarvan 3800 plekken gratis, is de stalling in Rotterdam nu even de grootste van Europa. 'Prachtige stalling. Je kunt zien dat er goed over na is gedacht,' aldus Jan Laverman van de Fietsersbond afdeling Rotterdam. De Rotterdamse fietsenstalling blijft niet eeuwig de grootste. In Utrecht komt er een die plaats heeft voor 12000 fietsen. Het eerste deel opent in 2016 de deuren, de hele stalling is in 2018 klaar. 



Niet elke fietser heeft al door dat hij in de stalling mag fietsen

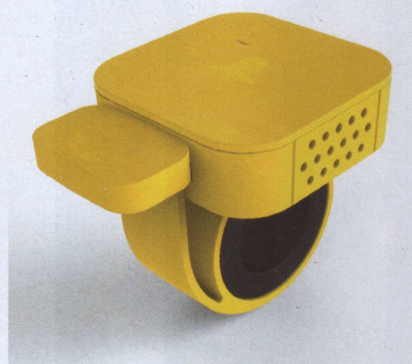
FOTO: RIES VAN WENDEL DE JOODE

Arend Schwab met stuurhulp

Foto: Maarten Hartman

Fiets met stuurbekrachtiging

Arend Schwab en Jodi Kooijman kregen in 2011 wetenschappelijke wereldfaam met hun artikel in Science over de vraag waarom een fiets niet omvalt bij een bepaalde snelheid. Nu hebben ze op de TU Delft een 'stuurhulp' gemaakt. Helpt dat om de oudere fietser overeind te houden? Ga naar **www.vogelvrijefietser.nl/stuurhulp**



Vierkante Belll

De ontwerpers van The Belll waren die eeuwige ronde fietsbellen zat en ontwierpen een platte vierkant bel. Verkrijgbaar in zes kleuren, maar je kunt er ook een eigen foto op laten afdrukken. Met foto kost de bel 26,95 euro. De standaardversie kost 16,95 euro.

Jurken van oude wielrenshirtjes


In Hiernamaals getransformeerd fietsshirt

Gregorie Bolder heeft een kleding- en tassenwinkel annex -atelier in Arnhem: Hiernamaals. Daarin krijgen gebruikte kleren een tweede leven. Zo ook fietsshirts. 'Ik haal er iets af of voeg iets toe. Ik vond fietsshirtjes altijd al leuk en vier jaar geleden besloot ik er jurken van te gaan maken. Ze zijn behoorlijk populair, vooral bij dertigers die zelf sportfietsen. Soms hebben ze een man die fietst. Ik heb ook een keer jurken verkocht aan een complete dameswielrenploeg.

Reclame
' De jurken van Hiernamaals zijn allemaal verschillend. Soms staat er reclame op en soms zie je alleen aan het materiaal dat het een fietstruitje is. De jurken kosten 110 euro. De maten zijn afhankelijk van de maat van het fietstruitje. Het is ook mogelijk ze op bestelling te laten maken, bijvoorbeeld van een eigen fietstrui. www.hiernamaals-arnhem.nl


Geeft 20 uur licht

Jas met voor- en achterlicht

Jean-Christophe Guillaud-Bataille fietste veel in Parijs rond, maar was bang niet goed gezien te worden. Zo kwam hij op het idee van een jas met voor- en achterlichten.
'Ik wilde een jas die stijlvol, comfortabel, wind- en waterdicht, ademend en soepel is. En ook goed zichtbaar', zegt Guillaud-Bataille. Zijn jas met voor- en achterlichten is nu te koop voor 600 euro. Da's veel geld, maar de jas is van hoge kwaliteit, benadrukt Guillaud-Bataille.
De oplaadbare batterij is goed voor 20 uur licht. Het opladen kost 3,5 uur. Over de vervanging van de batterijen hoef je je geen zorgen te maken. 'De levensduur van jas is drie tot vijf jaar. De batterij gaat 10 jaar mee. Hij is zeer robuust.' De jassen van Guillaud-Bataille zijn te koop in Frankrijk en Duitsland. Hij hoopt ook in Nederland winkels te vinden die zijn jassen aan de man kunnen brengen. esthete-cycle.com



Lezersonderzoek: Win een iPad!

De redactie wil heel graag weten wat je van de Vogelvrije Fietser vindt. We zijn benieuwd naar je mening over het blad, de artikelen, de testen en de fietsnieuwtjes. Het invullen duurt ongeveer een kwartiertje. En je maakt kans op een iPad en leuke fietscadeautjes.

Ga naar **www.vogelvrijefietser.nl/onderzoek**
Geen internet? Bel **030-2918171**



Alternatief: 2,7 kilometer omlopen of -fietsen

Kamervragen over Laantje van Averna

Bewoners van Heemstede fietsen en wandelen al decennia lang over de overweg bij het Laantje van Averna. ProRail wil de overweg sluiten. 'Het is een particuliere overweg die nooit een recreatieve of openbare functie gehad.'

Heemstede ligt prachtig, hemelsbreed ben je nauwelijks een kilometer verwijderd van duinen, groen en landgoederen. Je moet alleen wel even de spoorlijn Haarlem-Leiden over. Fietsers en voetgangers kunnen dat op vier plekken: bij het station Heemstede-Aerdenhout, over het Laantje van Alverna (een onbewaakte overweg) of over het Laantje van Leyduin (onbewaakte overweg alleen voor fietsers en voetgangers) en bij de Manpadslaan. ProRail heeft aangekondigd de twee onbewaakte overwegen te willen sluiten, te beginnen met het Laantje van Averna. Dat zou betekenen dat er over een afstand van 2,7 kilometer geen oversteekmogelijkheid meer is.
In september trokken Wandelnet en de Fietsersbond aan de bel. Eelco Langerijs van de afdeling Heemstede van de Fietsersbond: 'Er zijn heel veel reacties van bewoners binnen gekomen. Het leeft enorm.'

Waren er geen afspraken gemaakt over het opheffen van overwegen en gevolgen voor fietsers en wandelaars?
Ja, er is een Stuurgroep Infrastructurele Barrièrevorming, die ProRail hierover adviseert. Ankie van Dijk is daar namens Wandelnet lid van: 'Wij hebben aangegeven dat deze overweg een hoog recreatief belang heeft. Wij pleiten voor beveiliging van deze overweg of een goed alternatief: een tunneltje of een brug.'

Nu hoeft ProRail zich niks van zo'n advies aan te trekken, maar dan moet Prorail in de 'integrale risicoanalyse' ook het recreatief belang meewegen en dat is niet gebeurd.

Mercedes Grootscholten, woordvoerder ProRail: 'De risicoanalyse heeft als uitgangspunt dat de overweg een particuliere overweg is, die geen onderdeel uitmaakt van een openbare recreatieve route. Uit die analyse blijkt dat de overweg risicovol is en dat opheffen de beste optie is.'

De redenering van ProRail, ook terug te vinden in de antwoorden op Kamervragen over deze zaak, is dat het een particuliere overweg is en dat zij dús geen rekening hoeven te houden met de recreanten. Het is geen openbare weg.

Onzin, zegt Vladimir Mars van Wandelnet: 'In de Wegenwet uit 1930, art 4 lid 1, staat dat als een weg een periode van 30 jaar achter elkaar in gebruik is door het publiek, dat hij dan in juridische zin openbaar wordt. Als we dat kunnen aantonen, dan is deze overweg even openbaar als de A1. We hebben inmiddels ongeveer veertig getuigenverklaringen. Mensen willen dus eventueel voor de rechter getuigen dat zij dit pad al 20, 30 of zelfs 40 jaar gebruiken. Dat er een hek staat, doet daar niets aan af. Wel moet bewezen zijn dat het hek vrij toegankelijk is.'

De woordvoerder van ProRail vindt het allemaal onverantwoord. Grootscholten: 'Er is een paar jaar geleden een dodelijk ongeluk gebeurd, dat mag niet meer gebeuren. Treinen razen daar met 140 kilometer per uur voorbij, het is levensgevaarlijk. De overweg heeft nooit een recreatieve of openbare functie gehad. Fietsers en wandelaars maken dan ook ten onrechte gebruik van de overweg.'

Moerman van de Haarlemse Fietsersbond: 'Ja, het doel is nu om te zeggen dat wij veiligheid niet belangrijk vinden. Wij vinden veiligheid heel belangrijk. Wij willen juist dat de overweg zo optimaal mogelijk wordt beveiligd en uitsluitend open blijft voor wandelaars en fietsers. De overweg is vooral gevaarlijk voor auto's. Uit de incidentenregistratie van ProRail blijkt dat er sinds 1975 vijf aanrijdingen zijn geweest. In alle gevallen ging het om een botsing tussen een auto en de trein. Wij willen dat er een mini-AHOB (automatische halve overwegbomen, red.) komt, of elektronische beveiliging komt, bijvoorbeeld hekken die bij een naderende trein automatisch dichtschuiven.'

Is dat geen goed idee?
Grootscholten van ProRail: 'Nee, de overweg heeft, zoals gezegd, geen openbare functie.' ←

Kom je ook regelmatig een vreemde situatie tegen?
Stuur deze naar de redactie van de *Vogelvrije Fietser*:
vogelvrijefietser@fietsersbond.nl, of **meldpunt.fietsersbond.nl**

TEKST: KARIN BROER FOTO: JAAP MOERMAN



Van Utrecht naar Leeuwarden op de hoge bi

De fiets als mobiel erfgoed

Stoomtreinen, oude bussen en andere oldtimers worden in het zonnetje gezet in 2014, het Jaar van Mobiliteit en Mobiel Erfgoed. De fiets leek helemaal vergeten. Een hoge-bi-estafette van Rotterdam naar Leeuwarden moet de fiets bij het feestelijk jaar betrekken.

TEKST: MICHIEL SLÜTTER | FOTO'S: PETER ARNO BROER



Kasper Hanenbergh en Michiel Röben: 'We willen een wedstrijd met historische rijwielen'



Wie van oude automobielen, stokoude stoomtreinen en ander gemotoriseerd materieel houdt, kan in het jaar van het mobiele erfgoed zijn hart ophalen. Er is van alles te doen: van restauratieprojecten tot een autobusestafette, zo staat op *www.mobiel2014.nl* te lezen.
Maar opmerkelijk genoeg geen woord over de fiets, die toch al 100 jaar het meest voorkomende vervoermiddel van Nederland is. En in het logo van het feestjaar waar een auto, een fiets, een vliegtuig en een schip samenkomen, ontbreekt de fiets ook.

Caravans
Max Popma van het Jaar van Mobiliteit en Mobiel Erfgoed wil niks over de keus voor het logo kwijt, maar wijst erop dat caravans, vrachtwagens en sportvliegtuigen ook niet in het logo staan. Maar, zo verzekert hij, er zal zeker iets aan de fiets gedaan worden. 'We zijn het er allemaal over eens dat de fiets erg interessant is.' Maar de organisatie kan het niet allemaal zelf. Het is veel onbetaald vrijwilligerswerk en allerlei auto-, bus- en stoomtreinclubs moeten volgens Popma zelf met initiatieven komen. En er is natuurlijk ook een vereniging voor liefhebbers van oude rijwielen: De Oude Fiets. Popma: 'Wat er gaat gebeuren, hangt van hun eigen inzet af.'

Eerste wielerheld Kiderlen
Kaspar Hanenbergh en Michiel Röben uit Utrecht, allebei lid van Vereniging De Oude Fiets, hebben de handschoen opgenomen. 'We willen een herinneringsrit met hoge bi's van Rotterdam via Utrecht naar Leeuwarden organiseren. In 1885 reed Pim Kiderlen – de eerste wielerheld van Nederland – die afstand in 22 uur en 35 minuten. Een internationaal afstandsrecord. We willen die tocht overdoen, waarbij fietsers allemaal een stuk van de tocht op een hoge bi afleggen. Ook willen we wedstrijden met historische rijwielen op de Utrechtse Maliebaan, het eerste fietspad van Nederland', zegt Hanenbergh.

Gelijkgestemden
Hanenbergh en Röben zijn gegrepen door de Nederlandse fietsgeschiedenis. Veel leden van Vereniging De Oude Fiets hebben er genoeg aan om oude Nederlandse fietsen in hun schuurtje te restaureren. En om van tijd tot tijd met gelijkgestemden een ritje te maken. Hanenbergh en Röben willen meer.
'Wij zijn meer geïnteresseerd in het gebruik van de fiets, wat de fiets heeft betekend voor Nederland', zegt Hanenbergh. 'De fiets heeft ons land gevormd', vult Röben aan. 'Als we die fiets niet hadden gehad was Nederland een land van geïsoleerde gemeenschappen gebleven. De fiets heeft het land openge-


Kaspar Hanenbergh

Valpartijen bij het fietsen op de hoge bi

De hoge bi van Michiel Röben heeft jarenlang in de DDR in een schuur staan te verstoffen. De hoge bi was ooit door een Duitse smid in elkaar gezet, naar een Engels ontwerp. Toen Röben de hoge bi kocht, was er weinig van over. De *backbone* (het frame) was gebroken en van de 62 spaken in voorwiel waren er nog maar veertien over. Röben heeft hem zelf in negen maanden gerestaureerd, maar moest er toen nog op leren fietsen. Dat viel niet mee. Na drie valpartijen en bedrust in verband met rugpijn had hij het fietsen en het op- en afstappen onder de knie. De fiets van Kaspar Hanenbergh lijkt al op onze hedendaagse fietsen. Hanenbergh over de herkomst van zijn oldtimer: 'Mijn oude Seidel & Naumann uit 1890/1891 kocht ik drie jaar geleden op de plek waar heel Nederland oude spullen koopt en verkoopt: Marktplaats.'



'Rond 1900 waren versnellingsnaaf, kettingen, kogellagers en zelfs elektrische trapondersteuning al ontwikkeld'



Michiel Röben

legd. Dankzij de fiets kon je gemakkelijk op pad gaan en kon je werk zoeken verder weg dan op loopafstand van je huis. Van een straal van vijf kilometer sprong je ineens naar een straal van twintig kilometer.'

Hippe houten fiets uit 1899

Hanenbergh en Röben willen met een boek de rijkdom tonen van de Nederlandse fietsgeschiedenis. Het boek *Ons stalen* *ros*, dat in juni uitkomt, gaat over de begintijd van het fietsen in Nederland (1868-1919). 'Tot 1920 is wat fietsen betreft de mooiste tijd. Eind negentiende eeuw zie je dat er in hoog tempo allerlei technische vernieuwingen op de markt kwamen. Het was een bruisende, geestverruimende tijd. Niks was te gek. Rond 1900 was alles wat we nu kennen – versnellingsnaaf, kettingen, kogellagers en zelfs elektrische trapondersteuning – al ontwikkeld', zegt Röben.

Hij laat een foto uit het boek zien van een Amerikaanse 'houten veiligheidswieler' uit 1899 die nu zo weer in een hippe fietsenwinkel zou passen. De verbindingen zijn van staal. 'Ik vind het prachtig hoe het warme van het hout en het koude van het staal in deze fiets samenkomen.'

De Oude Fiets

Wie meer wil weten over oude fietsen, kan terecht op *www.oudefiets.nl* van de Vereniging De Oude Fiets. Officieel gaat het de vereniging om fietsen van voor 1950. Maar de tijd schrijdt voort: liefhebbers van racefietsen uit de jaren tachtig zijn ook van harte welkom.

Buitenlandse fietsschrijvers

Voordat ze begonnen, inventariseerden ze wat er al was geschreven. Dat was niet veel. 'Al 40 jaar is er geen boek voor een breed publiek verschenen over de Nederlandse fietsgeschiedenis', zegt Hanenbergh.

Recent verscheen wel een boek van de Amerikaan Pete Jordan over de fietsgeschiedenis van Amsterdam. En een paar jaar daarvoor verscheen het wetenschappelijke onderzoek *Radelnde Nationen* van Anne-Katrin Ebert. Zij vergelijkt de opkomst van de fiets in Nederland met die in Duitsland.

Nederlandse wetenschappers houden zich eigenlijk niet zo bezig met de fiets. En dat is vreemd, want Nederland was, na een aarzelend begin, al snel de fietsnatie van de wereld. Die positie hebben we nooit meer afgestaan. Hanenbergh: 'In 1900 liep Engeland voor; daar werd het meest gefietst. Wij waren wat laat met fietsen, maar zo rond 1905 hadden we al de meeste fietsen ter wereld per 1.000 inwoners. In Nederland bleef de verspreiding van de auto decennialang behoorlijk laag. In de VS had in de jaren dertig al één op de vier inwoners een auto. In Nederland was tot in de jaren zestig de fiets eigenlijk het enige privé vervoermiddel.' Röben: 'Tot 1960 was de fiets de *king of the road.*'

Zakdoekje

Aan de technische ontwikkeling heeft Nederland bijna niets bijgedragen. Hanenbergh: 'Eigenlijk was de Nederlandse industrie vooral goed in slimme accessoires, zoals bagagedragers, jasbeschermers en manden.' Die bescheiden innovaties duiden erop dat de fiets in Nederland vrijwel meteen werd gebruikt voor alledaagse ritjes naar school, werk en winkel. Zoals we dat nu nog steeds doen. 'In Nederland is de fiets een nationaal en klasseloos vervoermiddel', zegt Hanenbergh. 'Toen Rutte aan het onderhandelen was in het Catshuis ging hij daar bewust op de fiets naartoe. Iedere Nederlander kan zich met een fietsende premier identificeren.'

Röben vult aan: 'Fietsen was 100 jaar geleden al heel gewoon, en dat is het nog steeds. Dat is de kracht en meteen ook de zwakte van de fiets. De fiets valt niet op. Het is een stuk gereedschap dat je van A naar B brengt. Het is een wegwerpartikel, iets hoger in de hiërarchie dan een papieren zakdoekje, maar niet veel', zegt Röben. En dat verklaart waarschijnlijk waarom de fiets bijna vergeten werd in het Jaar van Mobiliteit en Mobiel Erfgoed. ←

Uniek 55+ FietsArrangement €83,-

per (echt)paar per vakantiehuisje











Beleef 'n onvergetelijke fietsvakantie

- Beleef de midweek van uw dromen. Vakantie vieren met z'n tweeën in een gezellig ingericht vakantiehuisje op PonyparkCity, op 5 km van Attractiepark Slagharen, rustig gelegen aan zandpaden in een bosrijke omgeving.
- Van hieruit kunt u op uw eigen fiets delen van Overijssel, Drenthe en Duitsland ontdekken.
- *Gratis* fietsroutes voor de tochten langs natuurgebieden, historische bezienswaardigheden, dorpskernen en musea.
- *Gratis* waardebonnen bij de fietstocht.
- *Gratis* met het treintje naar Slagharen.
- *Gratis* gebruik maken van de vele geweldige attracties en diverse voorstellingen van het Attractiepark Slagharen.
- Lekker zwemmen in het overdekt verwarmde zwembad.
- *Gratis* naar de gezellige dans- en bingoavonden.
- Kado . . . een welkomstpakket met smakelijke verrassing bij aankomst aan u uitgereikt.
- Het tarief voor dit midweek-arrangement bedraagt slechts € 83,- voor 2 personen.
- Reserveer snel met de onderstaande reserveringskaart, want . . . vol is vol.

RESERVERINGSKAART

Ongefrankeerd in envelop verzenden

JA, wij maken met 2 personen gebruik van dit speciale 55+ Fietsvakantie-arrangement en reserveren een huisje op PonyparkCity voor slechts € 83,-. Wij kiezen voor onderstaande midweek en geven met 1-2-3 onze voorkeur aan:

GELDIG VOOR DE MIDWEKEN

☐ ma 12 mei t/m vr 16 mei ☐ ma 1 sep. t/m vr 5 sep.
☐ ma 19 mei t/m vr 23 mei ☐ ma 15 sep. t/m vr 19 sep.
☐ ma 16 juni t/m vr 20 juni ☐ ma 22 sep. t/m vr 26 sep.

Aankomst: maandagmiddag 14.00 uur.
Vertrek: vrijdagmorgen 10.00 uur.

Naam: ....
Adres: ....
Postcode: .... Plaats: ....
Tel.: .... E-mail: ....
Aantal pers.: .... (max. 2) Datum: ....
Annuleringsregeling (4%): ja/nee Handtekening: ....

Reserveren kan ook via internet:
www.ponyparkcity.nl/vog



PonyparkCity
Coevorden

Antwoordnr. 10755
7776 ZX SLAGHAREN



Op de Zangfietspaden mag je uit volle borst zingen

Mapije op straat

Het Zangfietspad

Veel mensen zingen op de fiets, maar houden zich uit gêne even in bij een stoplicht. Of als ze ingehaald worden. Onze columniste Mapije bedacht er iets op: het Zangfietspad. 'Hier mag je officieel meezingen.'

Mapije: 'Op de Zangfietspaden mag je uit volle borst zingen. Natuurlijk mag dat overal. Maar met deze bordjes wilde ik mensen ervan bewust maken dat je je daar helemaal niet voor hoeft te schamen.'
Mapije hing langs Amsterdamse fietspaden zelfgemaakte bordjes op. Het Zangfietspad raakte – net als haar Fietsliftplaats in het vorige nummer – een gevoelige snaar. Mapije moest het Zangfietspad uitleggen en natuurlijk ook een stukje zingen op Radio 2, Radio 3, Radio 5, RTV Noord-Holland en Hart van Nederland. 'Opvallend is ook dat het Zangfietspad op internet *viral* is gegaan. Het heeft zich heel snel via social media verspreid. Ik denk dat dat heel herkenbaar is. Het Zangfietspad is dan iets waar mensen vrolijk van worden. Met zingen kun je jezelf blij maken.'
Dankzij haar mediaoptredens werd ze in de supermarkt herkend. 'Ik was bij de supermarkt en stond in een rij die steeds langer werd. De prijs van iets was zoek. "Ach", zei de kassière, "zij daar is van het Zangfietspad. Misschien kunnen we met z'n allen gaan zingen." En toen hebben we sinterklaasliedjes gezongen.'

Bekijk het filmpje op: www.vogelvrijefietser.nl/zangfietspad



Over Mapije:
Mapije de Wit is geen kunstenaar die museumstukken maakt. Ze wil op een speelse manier met installaties, games en guerrilla-acties een boodschap uitdragen.
www.mapije.com

Reacties op facebook en twitter

'Daar moeten er meer van komen! Misschien dat ik dan zelf de fiets ook weer eens pak!'

'Kunnen we je bordje bestellen? Ik wil ook wel zingende fietsers op het fietspad achter onze tuin.'

Zangdocent: 'Gemeente Beemster, mag dit ook op het fietspad op de Zuiderweg? Haha, kunnen mijn leerlingen ingezongen binnenstappen!'

'Herkenbaar... Stilte als er iemand voorbijfietst.... Hier is de oplossing.'

'Ik vind trouwens dat ze dan ook zangvrije fietspaden moeten introduceren, want ik wil dit helemaal niet hebben.'

'Maakt het verkeer een stuk leuker.'

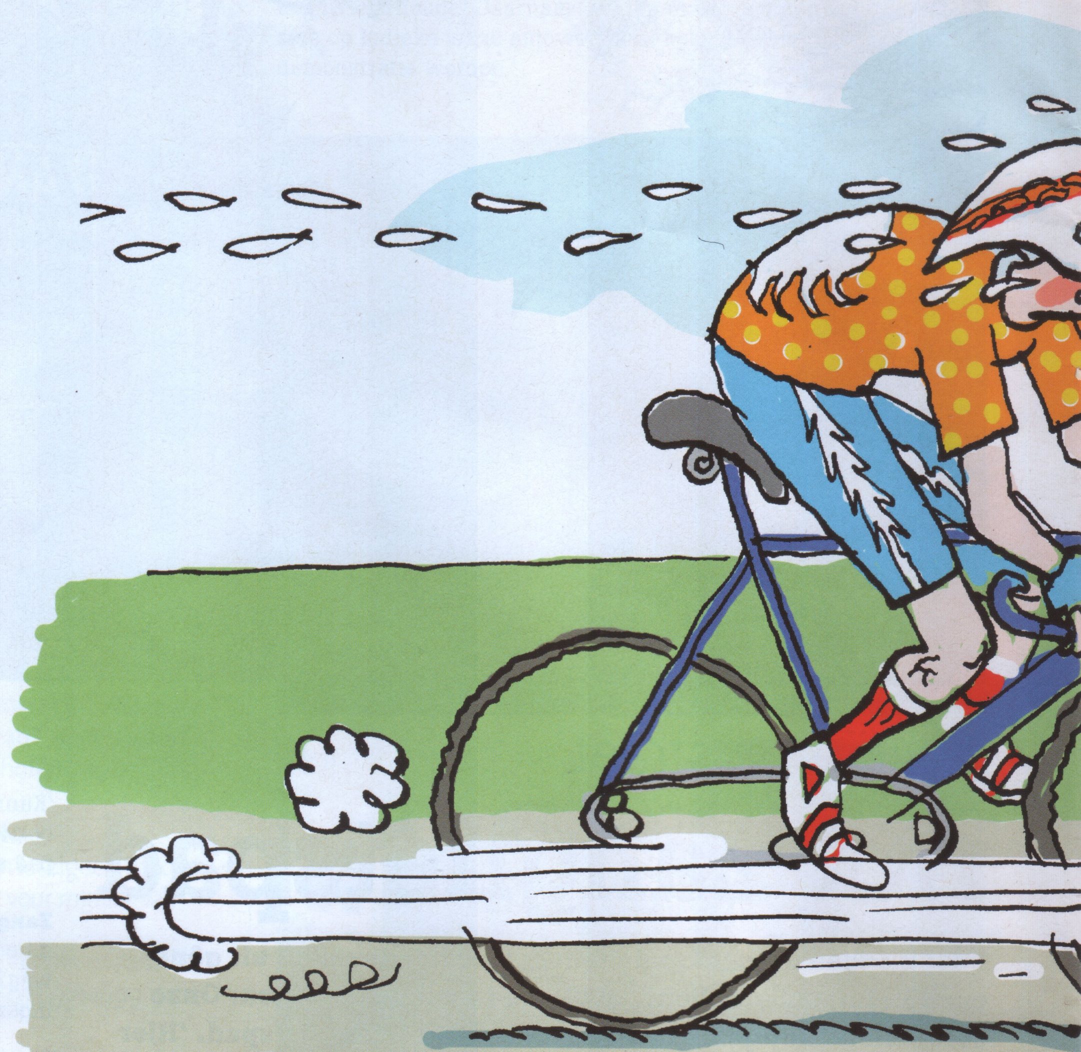
Belg: 'Tja, in Nederland hebben ze natuurlijk veel langere fietspaden, zodat je het liedje ook kunt uitzingen.'

'Er staat ook niet bij dat je niet vals mag zingen. Scheelt ook weer (voor mij dan).'

Dini de Paauw schrijft: 'Geweldig. Alleen al bij het zien van het bordje word je zo blij dat je in gejubel uitbarst. Nederland is er weer wat mooier op geworden!'

Laura van der Straaten: 'Je hebt mensen geïnspireerd; er reed net iemand ook luidkeels zingend door mijn straatje heen!'

Eva Muller: 'Ik hoor ineens allemaal mensen zingen op de fiets op *random* plaatsen.' ←



High speed op het fietspad

Elektrische fietsen mogen niet harder dan 25 kilometer per uur. Maar er staan ook e-bikes in de winkel waar je 45 mee kunt rijden. Hoe is dit mogelijk?

De snelle elektrische fietsen zijn dankzij een maas in de wet op de markt gekomen. Zo'n rappe e-bike ziet er weliswaar uit als een gewone elektrische fiets, maar volgens de papieren is het een snorfiets. En een snorfiets, die volgens de wet maximaal 25 per uur mag, kan gewoon in de fietsenwinkel verkocht worden.

Als je deze snelle e-bike daadwerkelijk als snorfiets zou gebruiken – dus niet zelf meetrappen – gaat hij ook zeker niet harder dan de maximaal toegestane 25 kilometer per uur. Maar als je wel meetrapt, kun je 45 per uur halen. Alleen speelt dat zelf meetrappen in de keuring geen enkele rol.

In de praktijk zal iedereen natuurlijk de trappers juist wél gebruiken en dan ga je veel harder. Maar dan ben je wel in overtreding. Een agent zou je daarvoor kunnen bekeuren. Binnen de bebouwde kom is 45 kilometer per uur goed voor een boete van ruim 180 euro. Maar zo'n vaart zal het in de praktijk waarschijnlijk niet lopen. Snorscooters kunnen immers ook vaak ongestraft keihard over het fietspad razen met vergelijkbare snelheden.

SPEED PEDELEC

De fietsbranche noemt de snelle elektrische fiets een *speed pedelec* (een uit Duitsland overgewaaide benaming), of

TEKST: MICHIEL SLÜTTER | ILLUSTRATIE: BEREND VONK



zelfs een *high speed pedelec.* Voor het Duitse Riese und Müller blijkt de *speed pedelec* een onverwacht verkoopsucces. De Blue LABEL Cruiser HS van Riese und Müller kwam afgelopen voorjaar op de Nederlandse markt. En vrijwel meteen liep het storm. 'We hadden verwacht enkele honderden exemplaren te verkopen. Die doelstelling hebben we ruimschoots overtroffen. Dat het zo snel en zo goed zou gaan, hadden we nooit verwacht', zegt Jelle Visser van Riese und Müller.

'Met de *high speed* bereiken we een veel jongere doelgroep. Het zijn vooral dertigers en veertigers die een *high speed pedelec* kopen. Die willen niet op een gewone e-bike. Die vinden ze suf. En de snelheid is erg belangrijk. Als je een beetje fit bent, dan fiets je zelf gemakkelijk 25 kilometer per uur. En dat is de maximumsnelheid van een e-bike. Als je op de Blue LABEL Cruiser HS meetrapt, kun je 45 per uur halen. Dan ben je veel sneller op je werk en dan is de elektrische fiets een goed alternatief voor de auto.'

BROMMERS INHALEN

Hoe rijdt dat nu, zo'n snelle elektrische fiets? Op **vogelvrijefietser.nl/highspeed** kun je gebruikerservaringen lezen van enthousiaste forensen. 'De Blue LABEL Cruiser HS is een fantastische supersnelle fiets.

KANS OF BEDREIGING?

Is de *speed pedelec* een kans of een bedreiging? In januari discussieert de ledenraad van de Fietsersbond over de *speed pedelec*. En wat vindt u? Laat het ons weten op **vogelvrijefietser.nl/speed** of mail naar **vvf@fietsersbond.nl**

Maak Nederland fietsvriendelijker Word lid van de Fietsersbond!

Word nu lid voor slechts
€ 2,17 per maand

Stallingen tekort? Ellenlang wachten bij stoplichten? Doe er wat aan!

De Fietsersbond is een geducht partner en bereikt veel voor u met overleg, actie en voorlichting. Op gemeentelijk en op landelijk niveau weet de Fietsersbond heel wat voor elkaar te krijgen. Een greep uit de resultaten van de afgelopen jaren:

- Duizenden fietspaden en kruispunten zijn verbeterd
- Verplichting dodehoekspiegel op vrachtwagens
- Veilige fietsroutes naar scholen
- Betere rekken, uitbreiding stationsstallingen
- Meer snelle, autoluwe, comfortabele fietsroutes

**Kortom meer veiligheid, betere bereikbaarheid en minder diefstal.
Samen met u bereiken we meer. Daarom vragen wij u ons te steunen.
Meer dan 35.000 fietsers doen dat al.**

Word Lid! Ga naar www.fietsersbond.nl/vvf2014

Dit krijgt u van de Fietsersbond:



Elk kwartaal het tijdschrift Vogelvrije Fietser, boordevol interessante en praktische informatie voor fietsers.



Gratis 26 kaarten met fietsroutes van heel Nederland, gebaseerd op de Fietsersbond Routeplanner.





Stel uw eigen fietsroute samen met de Fietsersbond Routeplanner of meld hindernissen onderweg met onze Fietsersbond Meldpunt app.



**ga naar www.fietsersbond.nl/vvf2014
of scan de QR-code**



WAT ZIJN DE REGELS?

Een speed pedelec is goedgekeurd als snorfiets en daarom gelden dezelfde regels als voor een snorfiets. Je moet een geldig (bromfiets)rijbewijs hebben, je moet minimaal 16 zijn, de speed pedelec moet een kentekenbewijs hebben (kijk op rdw.nl) en je hebt een WAM-verzekering nodig. De vraag is overigens of je ook verzekerd bent wanneer je harder gaat dan de wettelijk toegestane 25 kilometer per uur. Het Verbond van Verzekeraars zegt hierover: 'Als de verzekeraar in de voorwaarden heeft staan dat er geen dekking is bij een opgevoerde elektrische fiets (of brommer), dan zal de betaalde schadevergoeding op de verzekeringnemer (schadeveroorzaker) verhaald kunnen worden. In wezen ben je dus onverzekerd als je op een opgevoerde (snor)fiets of bromfiets rijdt.'

Wat een power!', schrijft Peter enthousiast. En meneer Timmerman meldt: 'Leuk is het af en toe vol open te gaan; dan rijd je de brommers voorbij. De mannen met "snelle" racefietsen vinden het wat minder. Zitten ze te kreunen en steunen tegen de wind in, worden ze ingehaald door een e-bike met balloon-banden (dikke banden, red.)'.

GEVAAR

Die hoge snelheid van de *speed pedelec*, waar de gebruikers zo enthousiast over zijn, kan gevaarlijk zijn, zegt Theo Zeegers van de Fietsersbond. 'De algemene lijn is dat het fietspad in beginsel opengesteld is voor voertuigen die niet harder gaan dan 25 à 30 km per uur. Alles wat harder gaat, zou op de rijbaan moeten. De reden daarvoor is dat grote snelheidsverschillen tot risico's leiden. Snelheidsverschil is de belangrijkste oorzaak van de ongelukken. En ook de letselernst neemt toe bij hogere snelheden.'
Niet alleen voor gewone fietsers, maar ook voor mensen die met hoge snelheden rijden, zijn de risico's op het fietspad groter, zegt Zeegers. 'De berijder van een *speed pedelec* kan voor zijn eigen veiligheid het beste op de rijbaan rijden. In 1999 is de brommer naar de rijbaan gegaan. De veiligheid van de brommerrijder was de voornaamste reden. Veel brommers werden namelijk aangereden door afslaande auto's. Automobilisten onderschatten de snelheid waarmee brommers op het fietspad rijden. Wanneer een automobilist afslaat, duikt er ineens een brommer op. Om die risico's uit te bannen is de brommer naar de rijbaan gegaan. Dat zou voor de *speed pedelec* ook beter zijn.'

ANDRÉ GREIPEL

'Nu zul je zeggen: en de racefietsers dan? Die gaan toch net zo hard als de speed pedelecs? In de praktijk zijn er weinig racefietsers die in hun eentje harder gaan dan 35 kilometer per uur', zegt Zeegers. 'Alleen als je in een peloton rijdt, kun je daadwerkelijk een kruissnelheid van 35 kilometer per uur halen. Het is ook goed om te bedenken wat de aard van de trapondersteuning is op een *speed pedelec.* Op een gewone elektrische fiets levert de motor 250 watt aan ondersteuning. Dat vermogen halen de meeste fietsers nooit van hun leven op eigen kracht. 250 watt is namelijk het vermogen van een goed getrainde amateurrenner. En dan de *speed pedelec.* Afhankelijk van het merk levert de motor 350 tot 1000 watt. Om de vergelijking met renners door te trekken, moet je voor dat vermogen naar het profpeloton kijken. De Duitse sprinter André Greipel kan gedurende acht minuten 500 watt vermogen leveren. Op de *speed pedelec* heb je eigenlijk André Greipel op de bagagedrager.'

SPARTA

De ondersteuning van Greipel blijkt voor veel fietsers onweerstaanbaar. Het verkoopsucces van speed pedelecs is bij het Nederlandse Sparta niet onopgemerkt gebleven. Sparta kwam het afgelopen najaar met een eigen model op de markt: de Sparta ION E-Speed. Volgens Sparta kun je hiermee tot 40 kilometer per uur gaan. Ook Sparta heeft ervoor gekozen om de snelle elektrische fiets als snorfiets te laten keuren. Maar als je dan meetrapt en 40 rijdt, overtreed je toch de maximumsnelheid? 'Er is geen wet die zegt dat je geen 40 kilometer per uur mag fietsen', laat Marco Kalden van Sparta per mail weten. 'Je mag zelfs 50 of 60 kilometer per uur fietsen als je dat kan halen, zoals wielrenners dat doen.'

MINISTERIE

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu denkt daar anders over. De *speed pedelec* is een snorfiets, zo laat het ministerie weten. 'Dit betekent dat de *speed pedelec* zich moet houden aan de snelheidsregels die voor snorfietsen gelden', mailt persvoorlichter Jules van de Ven naar aanleiding van vragen van de *Vogelvrije Fietser.* 'Snorfietsen rijden veelal op het fietspad. Ze moeten zich daar, net als overal, aan de maximumsnelheid van 25 kilometer per uur houden.'

REGELS

Maar zullen de mensen die een *speed pedelec* bezitten zich daaraan houden? Het ministerie weet dat er iets bedacht moet worden voor de *speed pedelec.* Uit het mailtje van de voorlichter: 'Het ministerie van Infrastructuur en Milieu houdt de ontwikkeling van de *speed pedelec* in de gaten, met het oog op de verkeersveiligheid. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt in Europees verband met partijen als Fietsersbond, ANWB, BOVAG, RDW en RAI aan heldere kaders waardoor dit soort innovatieve hybride voertuigen veilig aan het verkeer kunnen deelnemen.'
Hieruit blijkt dat de *speed pedelec* niet gaat verdwijnen, want het ministerie zoekt immers naar kaders voor dit soort voertuigen. Daar zullen de fabrikanten blij mee zijn. 'Onder welke categorie het product nu of in de toekomst ook gaat vallen; het is belangrijk dat er ruimte is voor een product waar duidelijk behoefte aan is', zegt Kalden van Sparta. ←

TEKST: MICHIEL SLÜTTER | **ILLUSTRATIE:** STUDIO JAAP

Nederland heeft nog 675 kilometer fietssnelweg nodig

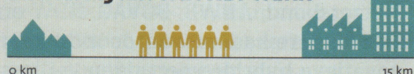
De meeste werknemers wonen op (elektrische) fietsafstand van het werk. Toch gaat nog maar een kwart op de fiets. 675 kilometer aan snelfietsroutes moet daar verandering in brengen. Zes vragen aan beleidsmedewerker Wim Bot van de Fietsersbond.

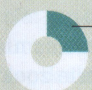


Wat is een snelfietsroute?
'Mensen hebben het wel eens over fietssnelwegen. Dat klinkt sexy en roept beelden op van een breed nieuw fietspad dwars door de weilanden. Maar meestal zien die snelfietsroutes er niet zo uit. Het gaat om snelle en comfortabele fietsroutes die steden met elkaar verbinden, zodat je snel naar je werk kunt fietsen. De bedoeling van de snelfietsroutes is het verminderen van de files op de snelwegen.'

Er worden dus geen nieuwe fietssnelwegen aangelegd, maar wat er gebeurt er dan wel?
'Je kunt in ons land natuurlijk overal gewoon heen fietsen. Dat is wat Nederland onderscheidt van andere landen. Voor de snelfietsroutes hebben we de zwakke plekken van bestaande verbindingen aangepakt. Denk dan aan het vervangen van tegels door asfalt, betere verlichting, minder verkeerslichten en het aanleggen van ontbrekende stukken, fietstunnels en bruggen, zodat je niet meer hoeft om te rijden. Zo maak je de routes veel aantrekkelijker.'

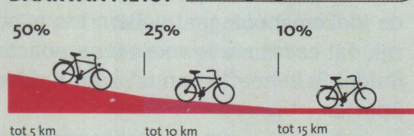
61% VAN DE BEVOLKING WOONT BINNEN 15 KM VAN HET WERK



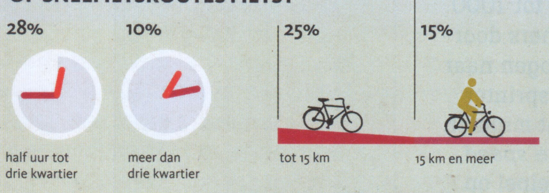


25% VAN ALLE WERKNEMERS GAAT OP DE FIETS NAAR HET WERK

DAARVAN FIETST



OP SNELFIETSROUTES FIETST



Is er ook speciale bewegwijzering?
'Dat is in de praktijk heel lastig. Je mag niet overal borden neerzetten. De snelfietsroute Arnhem-Nijmegen heeft wel eigen bewegwijzering. Dat is heel belangrijk. Zo krijgen mensen door dat het om een speciale route gaat waar extra aandacht aan is besteed. En je moet ook bedenken dat de automobilisten die we willen verleiden om te gaan fietsen, gewend zijn aan excellente bewegwijzering en het gemak van navigatie.'

Wie betaalt die snelfietsroutes?
'Het rijk heeft 31 miljoen euro betaald. En gemeenten, stadsregio's en provincies hebben 100 miljoen bijgelegd. De Fietsersbond heeft de regie op zich genomen om al die partijen bij elkaar te brengen en te zorgen dat de snelfietsroutes er ook echt komen. Tot nu toe zijn er achttien routes met een totale lengte van 250 kilometer.'

En worden ze goed gebruikt?
'Op het traject Leiden-Den Haag is dat grondig onderzocht en daar is het fietsgebruik met 25 procent gegroeid. Maar er is nog veel meer mogelijk. Van de beroepsbevolking woont 61 procent op maximaal vijftien kilometer van het werk. Nu gaat nog maar één op de vier forensen op de fiets naar het werk. De elektrische fiets maakt verdere groei mogelijk, blijkt uit onderzoek. Veel automobilisten geven namelijk aan dat ze best wel willen fietsen, als ze maar niet bezweet aankomen. Met een elektrische fiets op een snelfietsroute kun je comfortabel en ontspannen naar je werk fietsen.'

Komen er nog meer snelfietsroutes?
'Een paar jaar geleden zei de minister dat er eenmalig geld beschikbaar was. Maar bij de overhandiging van het rapport Een toekomstagenda voor snelfietsroutes aan minister Schultz liet ze een paar kiertjes open voor verdere financiering. De Tweede Kamer heeft in een motie aangedrongen op meer snelfietsroutes. Dat zou mooi zijn, want we willen graag dat er nog 675 kilometer aan snelfietsroutes bij komt.' ←

ILLUSTRATIES: JUDY BALLAST

Fietskleding voor forensen – is dat wat?

In Nederland dragen we graag normale kleren op de fiets. Maar wat als je elke dag flinke afstanden naar je werk fietst, is het dan toch niet handig om speciale kleding aan te trekken? We stelden de vraag op onze site, vogelvrijefietser.nl. Als voorbeeld noemden we de stretchfietsbroek van Levi's, de Commuter. Veel forensen blijken dan toch liever voor echte wielrenkleding te kiezen. Denk bijvoorbeeld aan fleece, laagjes, windstoppers, 'handschoenen met vingerflap', ligfietszadel, leren zadel, Rainlegs, waterdichte sokken, en: een speciaal fietsrugzakje om de kreukvrije kleding voor op het werk in mee te nemen. Kijk voor meer reacties op: www.vogelvrijefietser.nl/forensenkleding

PAARDRIJ-JAS

Ik draag op de fiets bij regen een lange waxjas met een waxhoedje. Zo'n jas is oorspronkelijk bedoeld voor paardrijden. Daardoor blijven de twee voorpanden altijd netjes over m'n benen liggen. Zelfs als het waait, want het is een zware stof. Zo blijf ik lekker droog. Het hoedje houdt me ook goed droog en is bovendien handig omdat ik brildragend ben. Door de rand worden m'n brillenglazen niet nat en blijf ik een helder zicht houden.

Willemien Hopma

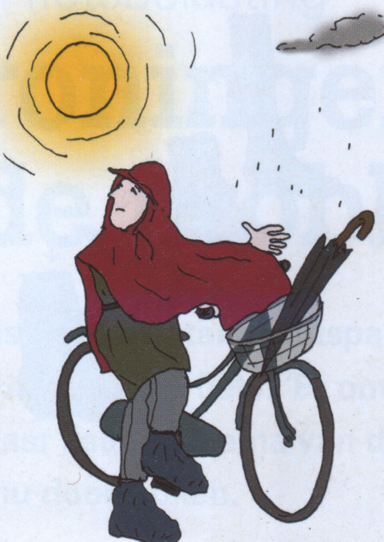
KREUKVRIJE KLEDING

Ik forens 25 kilometer (enkele reis) en ik werk bij de IT-afdeling van een bank. Dus moet ik regelmatig netjes verschijnen, om niet door de bankiers omgepraat te worden. Verder rij ik regelmatig naar familieverjaardagen. Ik heb wel iets aan speciale kleding, maar niet veel. Heen rij ik in een lycra broek (=smalle pijp en rekbaar) en normaal T-shirt, 's winters met een (net) fietsjasje eroverheen. Maar ik heb geen winterjas meer. Wel een behoorlijke voorraad warme, sneldrogende sokken. Terug draag ik meestal mijn werkkleding minus het jasje, en vervang ik mijn schoenen door fietsschoenen. Hakjes blijven dan achter in de locker - luxe die de baas heeft geregeld. Was in het begin even zoeken naar de juiste (liefst rekbare) broeken. Rokken droeg ik toch al niet. En alle kleding moet kreukvrij zijn, in verband met meenemen. Sinds kort heb ik een icebreaker-shirt. Dat is wel erg lekker, vooral tijdens de koudere ochtenden.

Marjolein van Dillen



'De vraag is alleen of ik één grote steekzak op mijn dij wil, of twee aan beide kanten'



SPECIALE KLEDING

Ik fiets ongeveer twintig kilometer enkele reis naar mijn werk. Persoonlijk kies ik voor de wat betere merken wielrenkleding, zoals *Assos* of *Ultima*. Dat haal je er wel uit als je veel kilometers maakt. Omdat ik op een ligfiets rij, neem ik bovenkleding van Kangaroo, zodat de zakken aan de goede kant zitten. Regenkleding gebruik ik vrijwel nooit tijdens woon-werk; dat loont zelden op zo'n korte afstand. Bovendien: het regent bijna nooit.

Walter Hoogerbeets

LEREN ZADEL

Sinds er waterafstotende kleding is, die goed een klein buitje doorstaat, bestaat er voor mij eigenlijk maar één probleempje bij het fietsforensen: de slijtage van broeken in het kruis. Voor een deel is dit probleem op te vangen door leren zadels te gebruiken – die zijn gladder, en schuren dus minder. Deels ook helpt het om geen 100 procent katoenen broeken te dragen. Wat polyester in de stof maakt zo'n broek meteen een stuk minder kwetsbaar – en ook is die waterafstotende laag dan aanmerkelijk duurzamer. Alleen zijn ze doorgaans niet heel modieus, die met kunstvezel verrijkte en waterafstotende broeken. De keuze is algauw beperkt tot herfst- en wintertinten, en de vraag is alleen of ik één grote steekzak op mijn dij wil, of twee aan beide kanten.

IJsbrand

CHARMANTE REGENBROEK

Ik heb twee softshell windstoppers. Duur, maar geweldig! Bij regen heb ik twee soorten regenjas: een dunnetje



voor het geval dát en een gevoerde voor koud en nat. Beide volkomen waterdicht. Een ding waar ik vergeefs naar zoek: een charmante, waterdichte regenbroek!
Dorris Franssen

LIGFIETSZADEL
Sinds ik een ligfietszadel gebruik, is de slijtage van mijn broeken aanzienlijk afgenomen (en de fietsafstanden toegenomen).
Marjolein

ADEMENDE NYLON
De regenbroek van Montane met Event is de eerste waarin ik geen broeierig gevoel krijg. Daarvoor regende ik altijd liever nat dan een regenbroek aan te trekken. Event is een meer ademende nylon dan Gore-Tex en toch voldoende waterdicht om me droog te houden. Het is duur spul, maar dan heb je ook wat.
Mark

STOPPERS
Een regenhoedje waait af. Ik heb er een koordje met stoppertjes aan gezet.
Jacinta

WIKKELROKJE
Voor mijn bijna negen kilometer lange fietsrit naar mijn werk draag ik geen speciale kleding. Wel koop ik eigenlijk nooit kleren waarin je niet kunt fietsen. Rokjes bijvoorbeeld zijn vaak problematisch, want te strak. Ik kies dan een wikkelrok.
Clarion Wegerif

JOGGINGBROEK
Mijn voornaamste probleem is het slijten van mijn broeken. Daarom draag ik op de fiets meestal een goedkope joggingbroek, tenzij de broek die ik aan wil trekken slijtvast genoeg is. Mijn voornaamste wapen tegen het zweet is overigens een sterke antitranspirant, want er is geen goede opfrismogelijkheid op mijn werk.
Fenna

'De vraag is alleen of ik één grote steekzak op mijn dij wil, of twee aan beide kanten'



KOUDE VOETEN
Je hebt een aantal dingen tegen koude voeten. Warmere sokken van merinowol bijvoorbeeld. Ook zijn er nog overschoenen. En als dat niet helpt, heb je nog schoenen uit de outdoor-/buitensport. Zelf draag ik bij strenge vorst schoenen van Lowa uit de serie Mud and Snow. Die zijn extra warm, waterdicht en ademend.
Sanal

KOUDE VOETEN (2)
Koude voeten worden vaak veroorzaakt door slechte doorbloeding naar de voeten toe en afkoeling elders. Voor de doorbloeding is het handig om lange sokken te gebruiken, een winddichte broek met daaronder eventueel een lange sportbroek.
Voor de afkoeling elders: veruit de meeste warmte verlies je via je hoofd. Dit komt ook omdat je hersenen op temperatuur gehouden moeten worden en je lichaam hierop ingesteld is. Warmte die je nodig kunt hebben voor je voeten kan dus naar je hoofd gaan, en dit levert koude voeten op. Een muts en sjaal zijn dus erg handig voor het bestrijden van koude voeten. Handschoenen helpen trouwens ook. De meeste winst zit in het beperken van warmteverlies elders.
Overigens zijn je voeten kwetsbaar, omdat je door de druk op de pedalen de bloedtoevoer kunt belemmeren. Als je je trapfrequentie verhoogt, heb je minder druk.
Niels

KOUDE VOETEN (3)
Verwarmde inlegzolen lijken me de oplossing. Even zoeken op internet.
Nico

VOETCONDOOMS
Ik fiets elf kilometer naar het station. In de kleren die ik die ochtend heb aangetrokken. Alleen als het regent een regenpak en van die overtrekjes voor mijn schoenen (voetcondooms?).
Het grootste probleem voor de fietsforens

is zweten. Dat kan tot een minimum beperkt blijven door A: de snelheid aan te passen en B: de conditie op peil te houden. Dus vertrek tijdig van huis en maak ook in het weekend uw kilometers!
Rob Beentjes

TANDEMFORENSEN
Mijn echtgenote en ik forensen samen op onze tandem. Na vijftien kilometer neem ik afscheid van vrouw en tandem, en leg de resterende vijf kilometer af op een sportfiets. Aan het eind van de werkdag wordt de procedure in omgekeerde volgorde herhaald. Mijn echtgenote draagt altijd jeans, ikzelf tegenwoordig een Levi's Commuter – geen waarneembare slijtage. Om de een of andere reden slijten de jeans van vrouwlief niet.
Nico

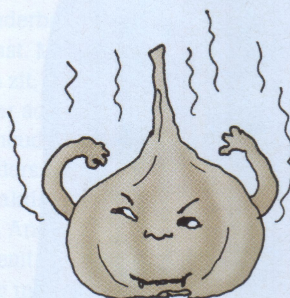
SNELDROGENDE PANTY'S
Bij regenachtig weer doe ik liefst een (korte) rok aan. Natte panty's drogen veel sneller dan een natte broek. Aan regenjassen heb ik een hekel, te zweterig; liever een poncho. Met daaroverheen een losse zuidwester, bandje onder mijn kin en brede klep aan de achterkant. Heb ooit een heel goede zuidwester gekocht bij de ANWB.
Anne Pek

OPLOSSING VOOR DE BRIL
Ik ben geen doorsnee woon-werkfietser. Ik ben zelfstandig professional, werk vanuit huis en doe mijn reizen met fiets, ov en auto. In de stad per fiets. Dat is bij regenachtig weer lastig: ik wil netjes gekleed gaan en tegelijk droog blijven. Uiteindelijk word je bij lange ritten tegen stevige wind in altijd nat. En het allerlastigste: een goede oplossing voor mijn bril is er niet. Hij beslaat zodra ik moet wachten voor het stoplicht. Een pet op (veel veiliger dan de capuchon van mijn AGU-jas – wie verzint daar eens iets op) vraagt toch wel wat gefatsoeneer van mijn haar bij aankomst. Vaak loop ik dan rond bij de klant met een druipende jas in mijn hand en tegen de tijd dat ik weer





'Het is duidelijk allemaal niet gemaakt voor fietsers'



'Een muts en sjaal zijn dus erg handig voor het bestrijden van koude voeten'

terugfiets is die nog niet droog. Dus slimme oplossingen? Kom maar op!
Karin van Kesteren

NIET TE HARD FIETSEN
Ik fiets vier dagen in de week tien kilometer heen en tien terug, maar voor mij geen speciale fietskleding. Gewoon niet al te hard fietsen, dan gaat het prima. Ik doe alleen soms andere schoenen aan.
Anne-Marie Walsma

VERKLEURDE AFRITSBROEK
Sinds mijn werkgever ruim vijf jaar geleden verhuisde van mijn woonplaats naar een locatie dertien kilometer verderop zit ik vrijwel dagelijks op de fiets. Ik gebruik al vanaf het begin dezelfde afritsbroek, die er eerlijk gezegd zo langzamerhand niet meer uitziet. Niet echt versleten, maar wel zeer verschoten. En aangezien ik bij temperaturen boven de vijf graden de broek afgeritst gebruik, is er inmiddels een aanzienlijk kleurverschil ontstaan tussen broek en pijpen. Het wordt tijd voor vervanging.
Peter van Rijn

GEEN KNOFLOOK
Vers zweet stinkt niet. Als zelfstandige heb ik op diverse locaties opdrachten die veel tijd vergen. Ik fiets er altijd heen, maar moet wel representatief zijn. Douchen kan vaak niet, en dit was ook nooit nodig.
Wat ik geleerd heb, is altijd in de ochtend te douchen, omdat vers zweet niet stinkt (oud zweet wel). Het enige wat wel ruikt zijn geuren uit het eten. Voor mij dus geen knoflook.
Niels ←

Ponchotest



Eva Rensman



Frits Kuik



Mary Boersma



Coen Cuijpers

Zwarte Ralka poncho

Eindoordeel: 7
19 euro
Blijft ook bij rukwinden goed zitten



'Lekker groot zodat je goed droog blijft'

Eva: 'De poncho is een flink pakket. Het voordeel is wel dat je er lekker droog onder blijft, zelfs met rukwinden. Doordat hij zo lang is, had ik ook nauwelijks last van 'inwaaiende' regen vanaf de zijkanten. Ik vind het gat voor je hoofd een beetje klein. Maar misschien heb ik een groot hoofd. Ik vind dat je slecht zicht hebt met de capuchon op.'

Coen: 'Lekker lang. Ik dacht: wat makkelijk zo'n ingebouwd tasje, maar ik begrijp werkelijk niet hoe ik hem daar weer in moet krijgen.'

Mary: 'Kolossaal ding, maar je blijft wel goed droog. De capuchon is goed: als je hem stevig aantrekt, kun je risicoloos opzij kijken. Maar met een bril is het lastiger. Die wordt dan erg op je hoofd gedrukt. Fietsen gaat prima. Erg fijne poncho. Deze zou ik zeker kopen. Ik zou er zo 75 euro voor betalen.'

Frits: 'Lekker groot zodat je goed droog blijft. Maar de capuchon is wel erg groot. Handig als je een pruik op hebt, maar anders moet je de touwtjes wel erg strak aantrekken om nog wat te kunnen zien. Verder mis ik een lus die je om de koplamp kunt slaan om te voorkomen dat de poncho opwaait.'

Rains poncho

Eindoordeel: 4
95 euro
Niet geschikt om mee te fietsen.



Eva: 'Mijn broek was doorweekt van een tochtje van hooguit één kilometer. Hij is niet gemaakt om mee te fietsen. Je trekt hem makkelijk over je hoofd, maar dan moet je hem vastmaken met heel veel drukkers. Geen ding dat je snel uit je tas haalt en onderweg aantrekt. Verder zit hij vrij strak in de hals. Dat kun je oplossen door een drukker los te maken, maar dan word je weer nat. Het is een groot ding, dus niet gemakkelijk mee te nemen. En je blijft er niet eens droog mee. Hij is te kort en zeker bij wind waait hij voortdurend omhoog. Verder is de capuchon vreselijk. Er zit een raar soort klep aan, waardoor je niets ziet.'

'Je blijft er niet eens droog mee'

Coen: 'De ontwerper houdt duidelijk van drukknopen. Je hebt er een routekaart bij nodig. Design van likmevestje. Het is ook een enorm ding. Je tas zit direct helemaal vol. Van boven blijf je er wel droog mee, maar je broek wordt net zo nat als zonder poncho.'





Lichtgroene Agu-poncho

Best getest!
Eindoordeel: 8
39 euro



'Gemakkelijk aan te trekken, goed opvouwbaar, een mooi klein pakketje'

Eva: Ik vind de capuchon krap, je moet even je hoofd er door heen wurmen, maar je kunt hem strak trekken en dan heb je goed zicht. Als je hem opvouwt is het een keurig klein pakketje. De flappen zijn veel langer dan van die van de Rains-capuchon. Je kunt hem met koordjes vastmaken aan je stuur. Dat gaat erg makkelijk, ook over de handrem heen. Het blijft goed zitten en dan valt alle regen op de poncho, terwijl jij er lekker droog onder zit. Ook je handen en armen zitten er onder. Enige nadeel is dat de poncho zo lang is, dat hij over je lamp heen valt.'

Mary: 'Gemakkelijk aan te trekken, goed opvouwbaar, een mooi klein pakketje. Je blijft er ook goed droog bij. De capuchon is ok, maar toch altijd een beetje link als je opzij wilt kijken. Ik zou er 60 euro voor over hebben. Al was het alleen maar vanwege dat fraaie kikkergroen.

Frits: 'Ik vond de poncho prettig fietsen, de capuchon beweegt goed met het hoofd mee. Ook voor deze geldt dat het vrijwel onmogelijk is hem terug te krijgen in het zakje.'

DRYCYCLE DUURTEST

Vier mensen hebben het afgelopen jaar de Drycycle getest, een paraplustandaard waarin je een Senz-paraplu kan zetten. Algehele indruk: erg positief. Lees meer op **www.vogelvrijefietser.nl/paraplu**

Agu-ponchojas voor dames

Eindoordeel: 7
99 euro
Capuchon is precies goed



'Je trekt hem aan als een jas'

Eva: 'Ik dacht dat het helemaal niks was, maar ik ben er best positief over. Je trekt hem aan als een jas. Daarna rits je die flappen aan de zijkant open. Als je gaat fietsen, maak je die flapdingen aan je stuur vast. Je moet even uitzoeken hoe je hem het beste op je stuur schuift, maar dan zit hij ook goed. Het is even wennen. Als je remt en afstapt, beweeg je naar je stuur toe en heb je dus geen last van die jas. Je bovenbeen blijft behoorlijk droog, maar je voeten en je onderbenen worden toch nog hartstikke nat. Als het erg hard waait en je fietst tegen de wind in, worden je benen trouwens ook helemaal nat. In het stuk jas dat aan je stuur vastzit, ontstaat een plasje water. Ik was eerst bang dat het zoiets als een marktkraam in de regen zou worden, maar dat viel mee. De stof is prettig, niet van dat zweterige plastic. De capuchon is precies goed. Zo zouden ze bij elke regenjas moeten zijn. Toch zou ik hem niet kopen. Ik zie geen voordelen boven een gewone lange regenjas. Waarschijnlijk zijn die goedkoper.'



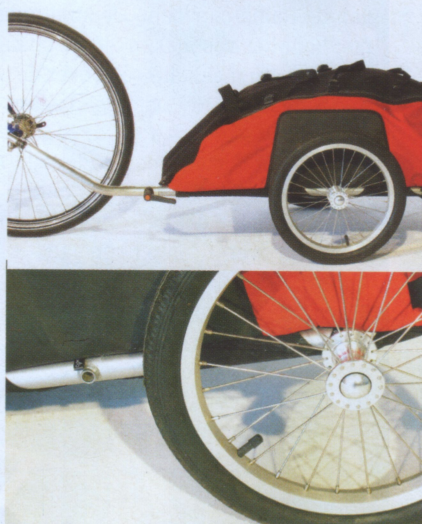
Spullen mee op de fiets

TEST KEES

Hoe neem je spullen mee op de fiets? TestKees keek naar bagagekarren, rugzakken en kliksystemen voor tassen en manden.

Boodschappenkarren achter de fiets



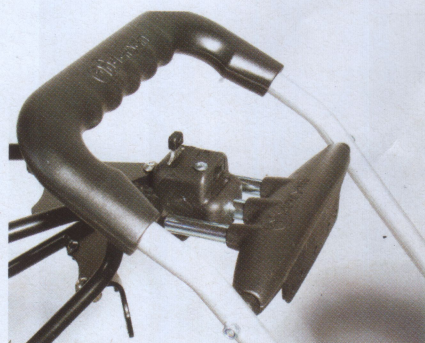


Radical Cyclone IV Trekking
Ideale vakantiekar
+ De Radical Cyclone is een perfecte fietsvakantiekar
479,95 euro en 34,95 voor de loopdissel
Je voelt de kar nauwelijks als je ermee fietst. Zelfs zandpaden zijn geen probleem. Het vastkoppelen bij de achteras gaat simpel. De wielen en de koppelstang haal je er in een handomdraai af en dan hou je een weekendtas over. Als je de wielen naar achter verplaatst, kun je met de kar wandelen. Zelfs met volbeladen bepakking gaat dat ombouwen snel en makkelijk. Handig als je nog een stukje wilt lopen naar markt, strand of fietsenstalling. Voor langere wandelingen kun je beter de speciale, kortere wandelstang monteren.

Burley Travoy
+ Ideale kar voor supermarktritjes
270 euro
De Burley Travoy is voor de fiets ontworpen en dat merk je. Hij fietst veel prettiger dan de fietskar van Andersen dankzij het stijvere frame en de grotere wielen met luchtbanden. Met 25 kilo rolt de kar nog steeds licht en kom je makkelijk de stoep op. Je voelt de kar nog wel een beetje duwen en trekken, maar stukken minder dan bij de Shopper van Andersen.
Koppelen van de Travoy aan de fiets is een eitje. Je moet alleen wel zorgen dat de fiets goed verticaal staat. Controleer voor aankoop of het koppelstuk op je fiets past. Sommige fietsen zijn te klein en op lange bagagedragers past hij ook niet. Een kinderzitje op de bagagedrager kan niet, omdat de koppelstang aan de zadelpen vastzit. Bij het remmen komt nog een nadeel aan het licht: het gewicht van de kar duwt de fiets omhoog als je remt. Het is een handig karretje voor korte ritjes, niet voor een fietsvakantie. Wie het wil, kan bij de Travoy nog een tas kopen voor bovenop de standaardtas.

Andersen Shopper
– Niet geschikt om mee te fietsen
99 euro voor de boodschappenkar
89 euro voor de Racktime-drager of
49 euro voor de BigEasy van Andersen.
9,95 euro voor het koppelstuk aan de kar
Andersen maakt boodschappenkarren, waarvan sommige ook achter de fiets kunnen. Daarvoor heb je twee koppelstukken nodig: één voor op de kar en één voor op de fiets. Andersen levert zelf een lomp hulpframe (BigEasy) dat je op de achtervork moet klemmen. De speciale bagagedrager van Racktime vind ik beter, omdat het wat kleiner is.
Als je dan eenmaal gaat fietsen, merk je dat de kar eigenlijk ongeschikt is om mee te fietsen. De kar trilt erg door zijn kleine wielen en het slappe frame. En je voelt hem steeds duwen en trekken aan de fiets. Ook een stoeprand nemen is lastig. De kar is wel goed beveiligd tegen omslaan. Vijftig kilo is het maximum draaggewicht, maar ik vond 25 kilo al zwaar fietsen.
De kar voldoet alleen als je er sporadisch mee fietst. Als je dagelijks met je kar naar de winkel wil fietsen, kun je beter de Burley Travoy kopen.





Kliksystemen voor manden en tassen

Tassen, manden en kratten kun je op je fiets vastklikken. Racktime en Ortlieb kwamen het beste uit de test.



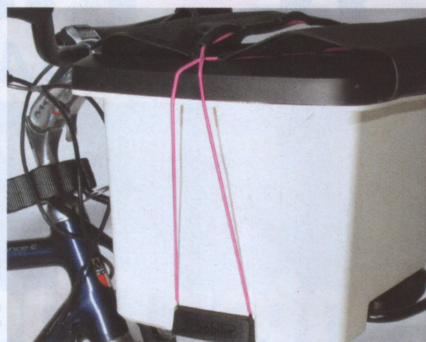
Racktime Snap-it
+ Best getest
Stand-it achterdrager 50 euro
of Top-it voordrager 40 euro
Losse Snap-it adapter 25 euro
Tas bijvoorbeeld Shop-it inclusief Snap-it. 69,90 euro

Het kliksysteem van Racktime (bagagedrager plus koppelstuk voor je tas) werkt erg goed. Vastklikken en loshalen is erg makkelijk. Als je op een groen knopje bij de plaat drukt, schuif je de mand of tas zo los. Het maximale gewicht is 12 kilo, aardig wat voor zo'n kliksysteem. Racktime verkoopt zelf tassen, maar je kunt het systeem ook op je eigen tas, krat of koffer zetten. Het koppelstuk dat je aan tas of krat moet vastmaken, heet Snap-it. De bodem moet wel stevig genoeg zijn en minimaal 12 bij 23 centimeter meten. Je kan dus ook prima EHBO-koffers, viskoffers, gereedschapskisten of hondenmanden met de Snap-it op de voor- of achterdrager klikken. Ik ben erg enthousiast over de achterbagagedrager van Racktime. Zelfs als je geen gebruik zou maken van het Snap-it systeem, is het een prima koop. De bagagedrager is licht, stijf, makkelijk te monteren en kan 30 kilo hebben. Racktime heeft ook een voordrager voor het Snap-it systeem, maar die kun je met maar 10 kilo belasten. Daar zit je al snel overheen. De voordrager past verder alleen op voorvorken met ogen halverwege de voorvork. Bovendien zit er erg weinig ruimte tussen mand of krat en balhoofdbuis. Stuur en remgrepen zitten dan al snel in de weg.



Bobike Bobox
- Onhandige boodschappentas
25 euro voor de drager
35 euro voor de Box

De Bobike Box klik je in het montageblok van het Bobikezitje. Daar zitten vier gaten in en twee daarvan kun je voor de Box gebruiken. Vroeger werden die gaten gebruikt voor het windscherm maar dat zit nu aan het kinderzitje vast. Montage van de voordrager van de Bobike Box is een fluitje van een cent, maar het is vrijwel onmogelijk de voordrager weer van de fiets te krijgen. Het is wel makkelijk om de Box erop te zetten en eraf te halen. Let op dat hij ook echt vastzit. De



Box kan 10 kilo dragen. Als boodschappenmand is de Box niet zo geslaagd. Het handvat zit op een onhandige plek en de flappen houden geen regen tegen.





Hebie Unisnap met Bootbag
- Moeizame bevestiging
Bootbag kunststof 30 euro
Bootbag leer 290 euro
Unisnap 15 euro

Het enige voordeel van de Unisnap van Hebie is dat hij op elke bagagedrager past. De Unisnap is een adapter die je aan een tas of krat kunt vastmaken. Vervolgens klik je tas of krat op de bagagedrager. Die bevestiging - een soort schuif met haken - is niet geweldig. Het maximale gewicht is bovendien maar zes kilo. Vastschroeven van de Unisnap onder een mand is een stuk lastiger dan de bevestiging van de Snap-it van Racktime. Vastklikken op de drager gaat ook moeizamer. De Unisnap heeft eigenlijk maar een voordeel boven de Snap-it: Hij past op bijna alle bagagedragers met een breedte tussen de 100 en 145mm.

Ortlieb QL3 bevestigingssysteem
+ Best getest
Ortlieb QL3 officebag 120 euro
Los rekje, voor gebruik op meerdere fietsen 15 euro

Bij een gewone Ortlieb-tas steken de ophanghaken vier centimeter uit. Dat voelt niet prettig als je een tas ook als schoudertas wilt gebruiken. Daarom verkoopt Ortlieb ook een speciaal bevestigingssysteem waarbij de haken aan de tas maar één centimeter uitsteken. De truc is een hulpframe dat je aan de bagagedrager schroeft. Op dit frame zitten drie nokjes waar de haken van de tas overheen vallen. Bevestiging van het hulpframe op een drager is makkelijk. Wel mogen de buizen van de drager maar maximaal 10 mm dik zijn. Niet geschikt voor de meeste stadsfietsen dus. Vastklikken van de tas gaat ook probleemloos. Helaas levert Ortlieb de haken niet los voor gebruik op andere tassen. Je moet er speciale tassen van Ortlieb of Racktime voor kopen.



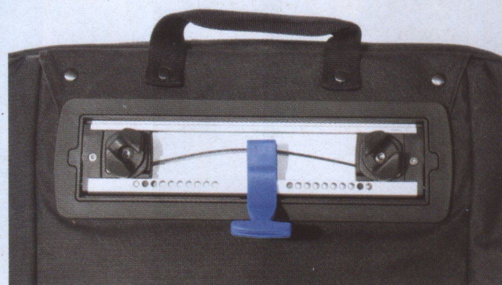


WAT VOOR STANDAARD VOOR ZWARE BEPAKKING?

Op wat voor standaard kun je je zwaar bepakte fiets rustig laten staan zonder het gevaar van omvallen?
Lees meer daarover op www.vogelvrijefietser.nl/standaard

Thule Pack 'n Pedal
Drager 99,95 euro
Voortas 99,95 euro
Achtertas 119,95 euro
Moderne racefietsen en mountainbikes hebben geen ogen voor het monteren van bagagedragers. Thule levert hiervoor een drager die met vier spanbandjes op de voor- of achtervork geklemd wordt. Montage is veel werk. Maar als die eenmaal vastzit, blijft hij wel goed zitten. Bij de drager zelf ontbreekt een buizenconstructie die voorkomt dat de tas tussen de spaken komt. Die constructie kun je wel bijbestellen voor 29,95 euro. Thule-tassen passen altijd, maar ze zijn lastig aan te haken. Al met al vind ik het een duur en ingewikkeld systeem. Er zijn gelukkig alternatieven. Tubus en Old Man Mountain maken bagagedragers die op de as bevestigd worden. Snel, stevig, makkelijk en geschikt voor allerlei tassen.





Chrome Metropolis Messengersbag
175 euro
Gewone schoudertassen hebben de neiging heen en weer te slingeren en te verschuiven. Zo niet de Chrome Metropolis Messengerbag. De schoudertas hangt hoog en stabiel op je rug dankzij de draagband met klassieke autogordelsluiting. Met een praktische snelspanner kun je de riem op lengte maken en de tas mooi strak tegen je rug trekken. Als je de extra spanband vastklikt, blijft de tas stabiel hangen. Maar al dat gewicht hangt wel op één schouder en na vijftien minuten fietsen kreeg ik pijn in mijn schouder. Als je daar minder gevoelig voor bent, is het een aanrader. De tas is mooi afgewerkt en waterdicht. Behalve dit model van 65 centimeter breed heb je ook een variant van 50 centimeter breedte, de Mini Metro.



Ergon BC3 rugzak
169 euro
Fietsen met een rugzak betekent doorgaans een natte rug en pijnlijke schouders. De Ergon BC3 rugzak heeft deze nadelen niet. Het gewicht steunt voornamelijk op de heupbanden en de draagbanden bij je schouders zijn via een kogelscharnier verbonden met de rugzak. Daardoor kunnen je schouders ten opzichte van de rugzak bewegen en zit er veel ruimte tussen rugzak en je rug. Ik gebruik de Ergon rugzak nu 2 jaar en het draagsysteem bevalt mij uitstekend. Met een gewone rugzak heb ik last van pijnlijke schouders. Met de BC3 eigenlijk nooit. Het is wel een echte rugzak voor sportief fietsen. Als je voorover zit, zijn de schouderbanden nagenoeg onbelast. Maar als je loopt of rechtop zit, kantelt de rugzak naar achteren en trekken de schouderbanden aan je schouders. De opbergruimte is onpraktisch, een soort grabbelton. Ander nadeel: het frame neemt veel ruimte in. Niet handig in de trein. Jammer genoeg is deze rugzak uit assortiment, maar de importeur meldt dat de rugzak dit jaar wellicht weer op de markt komt.









TEKST: MICHIEL SLÜTTER | FOTO'S: MAARTEN HARTMAN

Struikelfietsen en fietsbelasting

'Veel Groningers zien alleen de problemen'

Struikelfietsen, fietsbelasting en betaald fietsparkeren, ook Groningen worstelt met de populariteit van de fiets. 'Er ontstond een negatieve trend', zegt fietsambtenaar Jaap Valkema van de gemeente Groningen. Maar die is nu doorbroken.



Niet parkeren op de rode loper

Fietsambtenaar Jaap Valkema: 'Bijna niemand in Groningen wist dat we iets bijzonders hebben'

Groningen wordt in het buitenland bejubeld. Onder andere in de documentaire Groningen: The World's Cycling City van Streetfilms. Helpt die buitenlandse aandacht?
'Internationaal zit de fiets in de lift. Met de fiets kun je jezelf profileren als een innovatieve stad. Het is mooi dat we de negatieve spiraal hebben doorbroken. Bijna niemand in Groningen wist dat we iets bijzonders hebben. We hebben buitenlanders die langskomen, heel enthousiast zijn en vragen: wat gebeurt hier? Maar veel Groningers zien alleen de problemen. De vraag is: wanneer word je er trots op? We hebben nu een sneeuwbaleffect. Streetfilms kwam hier langs om een film te maken over het fietsen in Groningen. Die film wordt goed bekeken in het buitenland. Meteen belde de Franse tv dat ze langs wilden komen. En de BBC hebben we ook al gehad.'

Veel steden zijn overvallen door de populariteit van de fiets. Groningen heeft het hoogste fietsgebruik van Nederland. 50 procent van alle verplaatsingen gaat er per fiets. Hoe gaat men in Groningen met de drukte om?
'Er ontstond een negatieve stemming, omdat fietsparkeren een probleem werd. In het weekend is het in het centrum een grote drukte met veel geparkeerde fietsen. Dat leidt tot ergernis. In de gemeenteraad werd de 'motie Struikelfiets' aangenomen met daarin de vraag of we niet wat tegen die fietsen konden doen. De fiets wordt altijd geassocieerd met drukte op het fietspad en dat je je fiets nergens kwijt kunt. De afgelopen twee à drie jaar is het wat negatiever.'

In Utrecht had de gemeente omwille van de kosten bij het treinstation graag verplicht betaald fietsparkeren willen invoeren. Speelt dat onderwerp ook in Groningen?
'We hebben een discussie gehad over een fietsbelasting van tien euro per jaar voor elke inwoner van achttien jaar en ouder. Dat bleek wettelijk niet te kunnen. Je mag wel hondenbelasting heffen, maar fietsbelasting mag niet. En de ozb verhogen wilde de gemeenteraad niet. In opdracht van het college hebben we onderzocht of betaald fietsparkeren in het centrum een oplossing is. Uiteindelijk bleek dat de kosten hoger zijn dan de opbrengsten. Als je geld wilt innen, moet je ook een beheerder hebben. En dan zitten de handhavingskosten er nog niet eens bij. Om wild geparkeerde fietsen weg te halen moet je twee à drie busjes permanent laten rondrijden. Dat kost een half miljoen euro per jaar. Dat is de praktische kant. Maar als je er beleidsmatig naar kijkt, moet je jezelf afvragen: is betaald fietsparkeren écht wat je wilt? Aan de ene kant zeggen we tegen mensen: kom alsjeblieft op de fiets, maar als ze in het centrum komen en hun fiets willen parkeren, zeg je: maar niet hier! Dat is moeilijk te verkopen.'

'De stedenbouwkundigen spreken zelfs over een fietsvallei'

En het parkeren bij het station?
'Elke vrijdag is het een drukte omdat dan de studenten naar huis gaan. Al die fietsen passen niet in de stalling. We bouwen plekken bij. En we zijn ook heel stringent. Wild

'Groningen: The World's Cycling City'

De roem van Groningen als fietsstad reikt plotseling tot ver over de grenzen. Een Deen, een Amerikaan en een Brit over Groningen.



'Sommigen willen al verhuizen naar Groningen'

Clarence Eckerson uit New York kwam afgelopen zomer naar Groningen om er een film over te maken. Zijn film Groningen: The World's Cycling City werd een kijkcijferhit (75.000 views). Eckerson werkt voor Streetfilms, dat naar liveable cities streeft. Een stad waarin je kunt fietsen en wandelen. Dat is in de Verenigde Staten geen vanzelfsprekendheid.

'Ik wilde al jaren naar Groningen. Ik had veel gehoord en gelezen over deze mythische stad met een fietsaandeel van meer dan 50 procent (meer dan de helft van alle ritjes gaat per fiets, red.). Ik ging eerst naar Amsterdam. Dat was geweldig en ik dacht dat het niet nog beter kon worden. Maar toen ik in Groningen uit de trein stapte, moest ik alleen maar lachen. Het is een soort Disneyland. Mensen die hand in hand naast elkaar fietsen. Het fietsen voelt zo veilig, zelfs op drukke punten. Gewoonlijk doe ik een helm op, maar hier niet. Wat me opviel, is de stilte in de stad. In Amsterdam heb je veel auto's en lawaai. In Groningen is het door al die fietsers en voetgangers veel rustiger. Dat had ik nog nooit meegemaakt. En dat komt door het traffic management. De fiets is veel aantrekkelijker, want veel sneller. Met de auto moet je altijd omrijden. Maar hoe kon ik dat als filmmaker laten zien? Ik kwam op het idee om mensen te laten vertellen over het ritje dat ze maken. Op een kaartje laat ik zien hoe je met de auto en de fiets moet rijden om de bestemming te bereiken en hoelang dat duurt. Dan is het ineens inzichtelijk. De film over Groningen was meteen een succes. De film wordt gebruikt door fietsactivisten die ijveren voor een leefbare stad. Met de film kan iedereen zien hoe een stad eruitziet als er veel wordt gefietst. Mensen reagéren erg enthousiast; sommige hebben al gezegd dat ze willen verhuizen.'

Kijk op www.streetfilms.org



geparkeerde fietsen halen we weg. Doen we dat niet, dan is de chaos compleet. We hebben mensen kunnen opvoeden. Het gaat rond in de stad dat je je fiets niet zomaar ergens neer moet zetten. Laat je de teugels weer vieren, dan is het meteen weer chaos.'

Maar waar moeten de studenten dan hun fiets neerzetten?
'Het Stadsbalkon (stationsstalling, red.) is uit 2007 en heeft 5.500 plekken. Daarnaast zijn er nog eens 4.500 plekken. Op de topdagen zijn er 12.000 fietsen. De verwachting is dat er binnen enkele jaren 15.000 plekken nodig zijn. Volgend jaar gaan we bij het Emmaviaduct op een paar honderd meter van het station een stalling bouwen met interactieve borden. Je moet fietsers daar met die borden al waarschuwen wanneer het Stadsbalkon vol staat. Want al vinden mensen geen plekje, ze fietsen nooit terug, maar zetten hun fiets dan zomaar ergens neer. En de fietsflat – die 'tijdelijk' was, maar er al vijftien jaar staat – krijgt een extra laag. Uiteindelijk gaat bij het station de hele boel op de schop en dat biedt kansen. Het emplacement wordt verplaatst en daar kunnen we ook stallingen bouwen.'

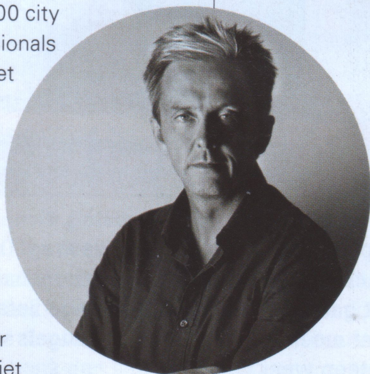
En wat gebeurt er om de problemen in de binnenstad aan te pakken?
'De binnenstad blijft een worsteling. We willen van alles, maar we hebben geen geld. Je wilt iets met stallingen, maar dat is dus heel duur. Extra plekken voor fietsers hoeven niet altijd veel te kosten. Rekken en 'nietjes' kun je bijvoorbeeld beter weghalen. Ze leveren te weinig capaciteit op en ze lopen meteen vol met fietsen van binnenstadbewoners. We hebben een dag lang een rek gefilmd. Wat je ziet is dat de rekken vol staan met fietsen die er niet uitgehaald worden. →

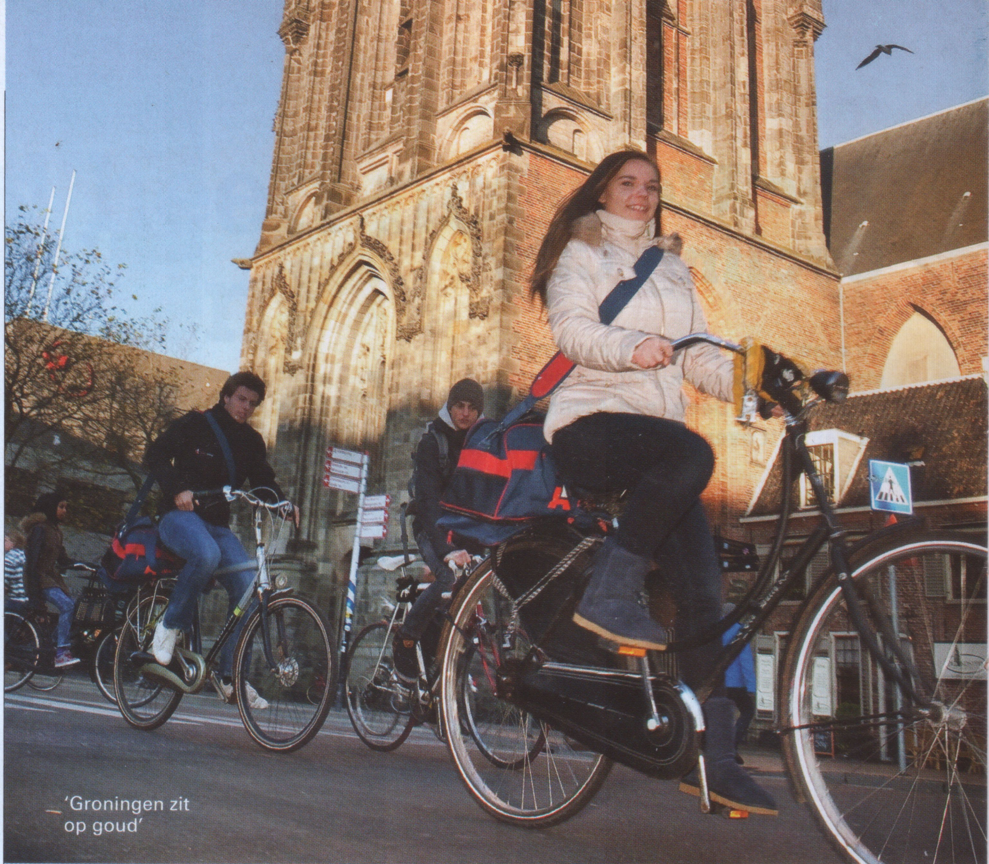
'The world should know about Groningen'

De Deen Mikael Colville-Andersen is internationaal bekend als fietsgoeroe. Hij noemt zichzelf een urban mobility expert en leidt het adviesbureau Copenhagenize Consulting. De gemeente heeft hem ingehuurd om Groningen aan de man te brengen; hij gaat de stad *branden* als *the world's cycling city*.

'De fiets keert overal op de wereld terug in de stad. City planners en verkeersprofessionals komen naar Amsterdam en Kopenhagen om te zien hoe het voor de fiets is geregeld. Maar ze moeten eigenlijk naar Groningen. Daar is het allemaal begonnen in de jaren zeventig. Veel van wat er nu gebeurt om steden fietsvriendelijker te maken, heeft Groningen veel eerder gedaan. Ze hebben een planning tradition. Alleen zijn ze in Groningen, zoals zo vaak in de provincie, te bescheiden over wat er is bereikt. Ik heb op uitnodiging van de gemeente in juni een verhaal gehouden. Ik heb ze verteld dat ze op goud zitten. Je hoeft het alleen maar op te graven. Er is geld te verdienen. Als je 200 city planners of andere professionals per jaar ontvangt, heb je het over honderden hotelovernachtingen en restaurantbezoeken. Nu gaan alle internationale bezoekers naar Amsterdam, want daar landt hun vliegtuig. Wellicht nog naar Utrecht, en als ze echt tijd hebben ook nog naar Houten. Maar eigenlijk zou Amsterdam niet meer moeten zijn dan een tussenstop op weg naar het mekka van het fietsen: Groningen. Een miljoenenstad als New York kan de opzet misschien niet in zijn geheel overnemen. Maar wel elementen zoals het verkeerscirculatieplan, waarbij het centrum in vier 'taartpunten' is opgedeeld en je met de auto niet van de ene taartpunt naar de andere kunt rijden. Toen ik mijn verhaal hield, kreeg ik als vraag: waarom hebben we branding nodig? Sommige ambtenaren waren bang dat ze de halve dag kwijt zouden zijn met het rondleiden van allerlei delegaties. Maar daar kun je mensen voor vrijmaken. The world should know about Groningen.'

Kijk op www.copenhagenize.eu





'Groningen zit op goud'

Bezoekers zetten de fietsen maar naast het rek of aan een paal. Geschilderde fietsvakken werkt beter. Daar zet je de fiets op de standaard, en dat gaat in de praktijk prima.'

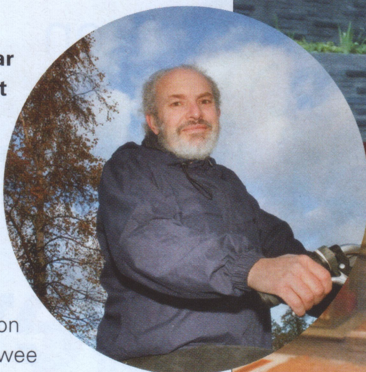
Zijn geschilderde fietsvakken voldoende?
'Er komt ook een ondergrondse stalling met 1.200 plekken in het Groninger Forum (een groot complex in de binnenstad met winkels, cafés en een bibliotheek, red.). We dachten eerst aan trappen, maar een rolbaan is toch prettiger. We hebben gekeken naar de bibliotheek in Amsterdam. Daar zijn fietsers toch weer op het plein gaan parkeren. Dat doen ze omdat ze vanuit de stalling het gebouw niet in kunnen. Dan wordt stallen te veel gedoe. De les is dat het snel en gemakkelijk moet zijn. We willen de stalling gratis maken. En misschien is die wel 24 uur per dag open omdat het Forum midden in het uitgaansgebied ligt.'

Zo'n gratis bewaakte stalling is een ambitieus project. Is daar steun voor?
'De sfeer was negatief. Maar waarom zien we niet de kansen? Een halfjaar geleden begon er binnen de gemeente iets te kriebelen. Toen hadden we de Deen Mikael Colville-Andersen hier (een internationaal bejubelde fietsgoeroe, red.). Hij heeft hier intern een verhaal gehouden. De boodschap was: jullie zitten op goud, maar jullie willen het niet hebben. Vroeger kregen we voor ons fietsbeleid alleen aandacht van de fietsgekken. Nu meer van mensen als Colville-Andersen die het goed kunnen vertellen. Ik zie ook dat bij de stedenbouwkundige afdeling van de gemeente de sfeer is veranderd. Er is een nieuwe, jonge lichting ontwerpers in dienst gekomen en zij hebben veel meer oog voor de fiets.'

Waaraan kun je merken dat de fiets echt bij Groningen hoort, dat het een onderdeel is van de Groningse identiteit?
'Een deel van de ring wordt ondertunneld. De burgers roepen meteen: er komt toch wel een fietstunnel? En de gemeenteraad vroeg daar ook om. En de stedenbouwkundigen willen ook al een goede en heel brede verbinding; ze spreken zelfs over een fietsvallei. Dat is het mooiste, dat je het als verkeersambtenaar niet zelf hoeft te zeggen.' ←

'Waar ter wereld vind je een intercity-fietspad?'

De Brit David Hembrow is met zijn gezin naar Nederland verhuisd omdat je hier veilig kunt fietsen. Hij biedt driedaagse fietsstudietoeren aan voor wetenschappers, ambtenaren en city planners.





'De fietser die van Haren naar de binnenstad fietst is nu niet sneller dan vroeger'

'Je moet niet naar Groningen kijken of naar Amsterdam, of naar welke stad dan ook. Als je je maar op één stad concentreert, mis je de essentie van het Nederlandse fietsbeleid. Ik woon in Assen en op 200 meter van mijn huis heb ik twee hoofdfietsroutes. En dat is niets bijzonder, dat is bijna overal zo. Als Assen de enige Nederlandse stad zou zijn, zou het in één klap the world's cycling city zijn. Dat toont aan dat de Nederlandse fietsinfrastructuur gewoon overal goed is. Decennialang goede fietspaden en veilige woonwijken aanleggen is niet sexy, maar het werkt wel.'

Study Tours

'We laten dat aan buitenlandse geïnteresseerden zien, op de fiets. We zijn al vijf jaar bezig met onze Study Tours, waarbij we ook Groningen aandoen. We begonnen ermee omdat het nodig was: niemand deed het. De meeste tours gaan per bus en dan stap je uit bij een fietstunnel of een brug. Maar dan mis je de essentie: de ervaring van veilig en ontspannen fietsen. Wij doen een driedaagse tour en fietsen met de gasten door het oude centrum van Assen, een jarenvijftigwijk, een jarenzeventigwijk, maar ook een Vinex-wijk. Allemaal om aan te tonen dat we geen oplichters zijn, maar dat je écht overal kunt fietsen. En op de derde dag fietsen we naar Groningen. Een bijzondere ervaring, want waar ter wereld vind je een intercity-fietspad? We zijn ook met Clarence naar Groningen gefietst (maker van de film Groningen: The World's Cycling City, red.) en we hebben hem rondgeleid in Groningen.

Zorgen over Nederland

'Ik maak me zorgen over Nederland. Wat we nu hebben, is het resultaat van wat 30 jaar geleden is begonnen. Toen reed het doorgaande verkeer dwars door Assen. Dat kan nu niet meer en dat maakt het centrum aantrekkelijker en veiliger. De mensen die deze verandering in gang hebben gezet, zijn inmiddels met pensioen of overleden. Wethouders willen tegenwoordig graag een nieuwe fietsbrug waarmee ze een architectuurprijs kunnen winnen. Maar meer fietspaden werkt beter. Dat is niet flitsend, maar wel heel effectief.'

Immigranten

'Het bewijs daarvoor vormen de immigranten. Ik heb het nog even nagezocht. Een kwart van alle ritjes gebeurt in Nederland per fiets. Onder Marokkanen is dat elf procent, bij Turken negen, bij Surinamers dertien en bij Antillianen vijftien procent. Deze percentages zijn lager dan het landelijk gemiddelde van 25 procent, maar bedenk dat het fietsgebruik in Turkije vrijwel nul is. Maar als je Turken in Nederland blootstelt aan een perfecte fietsinfrastructuur gaat ineens negen procent van alle verplaatsingen per fiets. Ter vergelijking: in heel België is dat acht procent. En Denemarken, dat bekendstaat als fietsnatie, komt op zestien procent. De immigranten in Nederland bezetten de plaatsen drie tot en met vijf van de grootste fietsnaties ter wereld. Dat is de les van Nederland voor de rest van de wereld: bouw een perfecte fietsinfrastructuur en dan gaan mensen vanzelf fietsen.'

Kijk op www.aviewfromthecyclepath.com
Meer weten over David Hembrow en zijn ideeën?
Kijk op: **www.vogelvrijefietser.nl/hembrow**

'We zijn bang dat de gemeente achterover leunt'

Anneloes Groenewolt van de afdeling Groningen van de Fietsersbond:

'Wij voelen ons hier de zeurpiet. Als je niet zegt dat het geweldig is, ben je dat al gauw. Ik ben naar de lezingen van Mikael Colville-Andersen geweest. Heel inspirerend. Maar hij betoogt dat als je maar genoeg rond roept dat Groningen zo'n goede fietsstad is, dat dat zal helpen om alles nog verder te verbeteren. Zijn verhaal is goed voor het imago van Groningen, goed voor de economie, goed voor het exporteren van consultancy op fietsgebied. Ook belangrijk. Maar wij geloven niet dat we daarmee een betere fietsstad worden. Wij zijn eerder bang dat de gemeente zegt: 'kijk eens hoe goed wij zijn' en dat men vervolgens achterover leunt. Dat mensen uit het buitenland het geweldig vinden, zegt meer over hoe slecht de fietsers het daar hebben. Er is meer nodig dan verkondigen dat het geweldig is. De gemeente maakt goede plannen. Maar bij elke ingreep wordt het op een ander punt vaak weer slechter. Neem het nieuwe station in het zuiden van Groningen. Daar is een prachtige onderdoorgang gemaakt, heel erg mooi. Maar per saldo is de fietser die van Haren naar de binnenstad rijdt er in reistijd en comfort niets mee opgeschoten. Waar je op deze route vroeger voorrang had en dus lekker door kon fietsen, staan nu haaientanden. Als je het hoge niveau wilt vasthouden, zal de gemeente de fiets echt prioriteit moeten geven. Alleen jezelf op de borst kloppen is niet voldoende.'

Een uitgebreide fotoreportage over fietsstad Groningen op: **www.vogelvrijefietser.nl/groningen**

TEKST: WIJBRAND SCHAAP | **FOTO'S:** LAURA ZWANEVELD

Ring Ring: fietskilometers sparen

'Het moet beginnen bij het fietsgevoel'

Hoe zorg je dat fietsen populairder wordt? Veel mensen denken dat de overheid dat moet regelen. Maar burgers kunnen soms meer dan de overheid.



Janine Hogendoorn bedacht een fiets-app waarmee je kilometerpunten spaart die je in winkels in kunt leveren

Door een verhuizing naar een Vinex-wijk ontdekte Janine Hogendoorn dat ze van fietsen gelukkig wordt. 'Daarvóór woonde ik op acht minuten fietsen van mijn werk, maar vanuit IJburg was dat opeens 30 minuten fietsen geworden naar het centrum van Amsterdam. Aanvankelijk wist ik niet hoe ik moest fietsen. Gaandeweg kwam ik daar wel achter, en toen ervoer ik vrijheid.' Hoogendoorn werkt bij de Autoriteit Financiële Markten en op fietstochten naar het werk kwam ze op het idee voor een beloningssysteem: Ring Ring. 'Ik bedacht dat het raar is dat fietsers niet beloond worden voor hun gedrag. Ze lossen problemen op, maar krijgen daar niets voor terug. Bij de overheid zijn we natuurlijk bezig met regels, maar we proberen ook de hele tijd mensen zover te krijgen dat ze iets goeds doen. Niet door regels te stellen, maar door beloningen te geven.'

Belonen

Ze ging voortvarend aan de slag en zocht partijen, onder andere de Fietsersbond, die het project mee wilden opzetten. 'Er zijn talloze onderzoeken die aantonen dat je het gedrag van grote groepen mensen het best beïnvloedt door de mensen die het al goed doen extra te belonen. Dus om automobilisten uit de auto te krijgen, moesten de fietsers beloond worden. Zo kwamen we op het idee van FKM's, de Fiets Kilometers.' FKM's zijn spaarpunten waarmee je korting krijgt in IJburgse winkels. Je kunt met je FKM's ook plaatselijke projecten steunen, zoals de Kunstroute IJburg. Overheden en bedrijven zetten de door jou gereden kilometers dan om in klinkende munt voor die projecten. Het liefst zou Hoogendoorn zien dat de FKM's ook goed zijn voor een korting op de zorgpremie. 'Elke euro die je investeert in een fietser krijg je dan drie keer terug.'

Zorgverzekeraar gezocht

Het project begon in juni 2013. Vooralsnog is het een proef die eigenlijk alleen voor IJburgers is bedoeld. Maar iedere fietser in Nederland kan meedoen. Kern is een app op je smartphone die bijhoudt wanneer je op de fiets stapt, hoeveel kilometers je aflegt en waar je heen gaat. Daarmee spaar je je Fietskilometers, die je in IJburg kunt inleveren. Wanneer de proef geslaagd is, is nog niet duidelijk: 'Het is trial and error. Dingen die niet goed lopen, zijn vooral technisch van aard. Ik zou echt heel blij zijn wanneer een zorgverzekeraar zich aanmeldt met een kortingsregeling voor app-gebruikers. En het zou ook mooi zijn als dit idee in meer steden zou worden toegepast. Dat steeds meer mensen anders over het fietsen gaan denken.'

Meer info: **www.ring-ring.nu**

Kunst tegen verveling

Sandra Hueber vrolijkte een saaie fietsroute op met een bellenboom en een beschilderd elektriciteitshuisje.

Soms ontkom je niet aan een saaie route. Maar als je tussen huis en werk veel saaie stukken hebt, daalt de motivatie om te fietsen. Dat probleem speelt op de drukste fietsverbinding tussen nieuwbouwwijk IJburg en de rest van Amsterdam.

IJburg-bewoonster Sandra Hueber wilde aan dat geestdodende traject iets veranderen. 'Ik moet ook soms vier keer op een dag heen en weer, en dan heb ik het wel een beetje gezien. Ze kwam in contact met Janine Hogendoorn van Ring Ring en stelde voor om een extra actie op te zetten waarmee het fietsen kon worden gepromoot. 'Met een paar kunstenaars die ik ken heb ik de route gelopen, waarna we allerlei kunstwerken bedachten, zoals een boom vol rinkelende bellen, kleurige legostenen en een beschilderd elektriciteitshuisje.' Het plan bleek goed te passen in een nieuw crowdfunding-project Voorjebuurt.nl van het innovatie-instituut Kennisland.

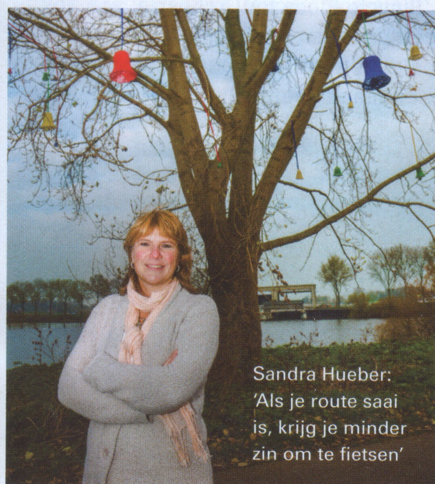
Rinkelboom

'Kennisland adviseerde mij om het in kleine stukjes op te delen, omdat het anders lastiger te realiseren zou zijn. En als je klaar bent met de eerste fase is dat een stimulans om door te gaan.' Bovendien lag niet elk plan even goed in de buurt. Zo sneuvelden de Lego-

Muziekstuk van Yoko Ono

stenen en de rinkelende boom, vanwege gevreesde geluidsoverlast. Maar het beschilderde elektriciteitshuisje bleek gelukkig niemand te ergeren. 'We hadden het geld snel bij elkaar.' Het tweede kunstwerk langs de route komt er nu ook: een met kleurige bellen behangen boom. Mede betaald met het geld van 10.000 Fietskilometers van Ring Ring. De kleurige bellenboom komt in plaats van de rinkelboom. 'Er waren twee bewoners met bezwaren tegen de rinkelboom, en omdat ik niemand tegen de borst wil stoten, hebben we het nu zo opgelost.'

Meer info: **www.voorjebuurt.nl/project/fiets-je-blij-kunstroute-ijburg**


Sandra Hueber: 'Als je route saai is, krijg je minder zin om te fietsen'

200 dagen fietsstad 'Yoko Ono vond het prachtig'

Kunstenaar Norbert Krause wilde dat fietsers in Mönchengladbach een onderlinge band kregen

In de Duitse stad Mönchengladbach, net over de grens bij Venlo, hebben veel mensen een fiets. Maar bijna niemand fietst, zegt kunstenaar Norbert Krause. 'Mönchengladbach is een autostad. Het fietsgebruik staat op zes procent en dat is aan de lage kant, zelfs voor Duitsland. Als je opgroeit in deze stad, krijg je te horen dat je gek bent als je op de fiets gaat. Het is gevaarlijk.'
Tijd om daar iets aan te doen, vond deze kunstenaar. 'Dan denk je meestal dat er meer fietspaden moeten komen, maar ik vond dat het moest gaan over de fietsers zelf. Zij moeten zich deel gaan voelen uitmaken van een community; ze moeten een onderlinge band krijgen. We zijn tenslotte geen rationele, maar emotionele mensen. Het moet dus beginnen bij het fietsgevoel.'

Tandemspeeddating

En zo bedacht hij het project '200 dagen fietsstad'. Het ging om projecten die geen geld hoefden te kosten, of die lokaal gesponsord konden worden. Zo konden mensen hun favoriete fietsroute schilderen en delen met anderen. Beginnende fietsers hebben baat bij tips van anderen. 'Mensen die voor het eerst fietsen, maken gebruik van de routes die ze al kennen van de auto. Maar vaak zijn dat niet de beste routes voor de fietsers.'
Een ander project was een tandemspeeddating voor singles. 'Mensen zaten niet



regeladvertenties

tegenover elkaar, maar achter elkaar, en moesten zo met elkaar praten. Je kwam er snel achter of die ander te vertrouwen was. Het gaat niet om waarover je praat, maar over hoe je elkaar in evenwicht houdt.' Daarnaast waren er fietstochten waarbij fietsers op ludieke wijze autowegen in bezit namen. 'Het moest geen demonstratie worden.'





Tandemspeeddating

Fietsen in het Concertgebouw

Hoogtepunt voor Norbert was de uitvoering van een compositie van Yoko Ono. 'Ik had alle kunstinstellingen gevraagd om iets te doen waarmee fietsen gepromoot zou worden. Het Symfonieorkest kwam met het idee om het 'Bicycle Piece for Orchestra' van Yoko Ono uit te voeren, en Yoko zelf vond het een prachtige uitvoering.' Het stuk bestaat uit de simpele instructie: 'Fiets overal waar je kunt in het Concertgebouw, en maak geen geluid.' Het filmpje op Vimeo is hilarisch.

Is Norbert Krause tevreden over het project? 'Het is een eerste stap. Dit is meer een toekomstbeeld. Een visie waarmee we het fietsen meer vooraan in het denken van de mensen hebben gezet. En omdat er zoveel media-aandacht is geweest, geloof ik ook wel dat dat gelukt is.' ←

Website: www.200tage.de
Yoko Ono op vimeo: https://vimeo.com/74751169
Ken je meer fietsinitiatieven? Laat het ons weten!
vogelvrijefietser@fietsersbond.nl

Zwolse uitvinding: de fietsrotonde

Op de Zwolse fietsrotonde moeten auto's fietsers voor laten. Hoe voelt dat? 'De rollen zijn omgedraaid. Het kruispunt was een crime; nu kun je vrolijk doorrijden.'

Ik fiets een rondje op de fietsrotonde, maak een slinger door een winkelstraat en passeer de fietsrotonde opnieuw. Dit is hem dus: de fietsrotonde. Eigenlijk voelt het opvallend gewoon: het is een rotonde en je hebt voorrang. Dat betekent altijd even opletten of je het ook krijgt. Toch is deze rotonde uniek. Op de fietsrotonde hebben fietsers voorrang. Auto's kunnen niet rondrijden. Ze mogen wel rechtdoor en rechtsaf, maar niet linksaf.

HAND UITSTEKEN

Hoe werkt het in de praktijk van alledag? Wie een poosje staat te kijken, begint zich af te vragen of Zwolse fietsers les krijgen in hand uitsteken. De een na de ander geeft netjes richting aan. Ouderen, jongeren, een stoere jongen met een baseballcap, een mevrouw op een elektrische fiets.
Hillie Talens, rotondedeskundige van het kenniscentrum CROW, heeft het ook opgemerkt. 'Ik denk dat het te maken heeft met een vorm van onzekerheid: automobilist, ziet u mij wel? Daarnaast is het een elegant gebaar: ik ga er zo af; u hoeft geen rekening met mij te houden.' Er zijn dus twee



Fietser met voorrang



Projectleider Ilse Bloemhof

Wat is een fietsrotonde?

Het bijzondere van de fietsrotonde is dat fietsers rond kunnen rijden en naar alle vier de kanten kunnen afslaan, maar dat automobilisten alleen rechtdoor en rechtsaf mogen. Zij kunnen niet rondrijden. Voor automobilisten is het dus geen rotonde. Voor fietsers wel – vandaar de naam fietsrotonde. Op de fietsrotonde hebben fietsers voorrang.

Fietsstad 2014

De Fietsersbond is op zoek naar de Nederlandse gemeente die het beste is in het wegnemen van hindernissen voor fietsers. Zwolle is één van de vijf genomineerde steden voor de Fietsstadverkiezing. De andere gemeenten zijn Almere, Eindhoven, Enschede en Velsen. Dit voorjaar kiest een jury van deskundigen de winnaar. Kijk op: http://fietsstad.fietsersbond.nl/

soorten richting aangeven: uit veiligheid en uit beleefdheid, en allebei worden toegepast op de nieuwe rotonde. Talens is enthousiast over de Zwolse vinding. 'Het is een hele mooie oplossing en werkt heel goed.'

OPSTOPPING

Een groep scholieren komt de rotonde op. Een flinke groep die driekwart rondgaat. Het autoverkeer staat nu stil. Dat duurt minuten. Het begint een flinke rij te worden, tot ver voor de rotonde. Als de scholieren verdwenen zijn, komt het autoverkeer weer in beweging.
Met modelberekeningen heeft de gemeente van tevoren onderzocht of het autoverkeer niet te veel hinder zou ondervinden. De indruk is dat Zwolse automobilisten een andere route hebben gevonden. Tijdens de aanleg van de fietsrotonde was de weg afgesloten. Automobilisten hebben toen ontdekt dat de zogenaamde buitenring eigenlijk sneller is.
Het doel van de fietsrotonde is het verbeteren van het comfort van de fietsers, vertelt projectleider Ilse Bloemhof. Op deze plek kruisen belangrijke routes voor het autoverkeer en het fietsverkeer elkaar. Doorgaans valt zo'n kruising uit in het nadeel van fietsers. Een file van fietsers is voor veel gemeentebesturen te prefereren boven een autofile.
'In de oude situatie waren er lange wachttijden voor fietsers en veel mensen voelden zich daar niet veilig. Op zich waren er niet veel ongelukken, maar het gevoel van veiligheid was niet goed', zegt Bloemhof. De fietsrotonde moet het comfort van fietsers verhogen, zonder te veel oponthoud voor automobilisten. Bloemhof: 'Het autoverkeer moet wel blijven doorstromen. De bereikbaarheid van de binnenstad is belangrijk.'

KLEINSTE ROTONDE

'De rotonde is kleiner dan de kleinste rotonde die we hadden', vertelt Bloemhof. 'Je hoeft hem niet zo groot te maken, omdat je geen afslag naar links hoeft te maken voor auto's en vrachtwagens.' Het midden van de rotonde is een soort plantenbak die het voor auto's echt onmogelijk maakt om linksaf te slaan. Daaromheen ligt een 'rammelstrook' met hobbelige klinkers die grote trucks kunnen gebruiken om de bocht te maken over de fietsrotonde.





Ulrike van Dorsten (17) scholier
'Wat vind je van de fietsrotonde? 'Goed! Ik vind het nu fijner, veiliger. Ik heb ook gemerkt dat het nu verderop gemakkelijker oversteken is. Ik heb net in een lesauto gezeten en met de auto over de rotonde gereden. Moeilijk? Nee hoor, vind ik niet.'



Anneke Stelwagen (59) verpleegkundige bij de Isala Klinieken
'Ik ben een echte fietser. Ik fiets alles in de stad. Ik vind dat je nu heel makkelijk rond kunt rijden. Zeker voor de veiligheid vind ik het een grote verbetering, ook voor de jeugd. Er fietsen hier veel scholieren. Het is een prachtige rotonde. Ik vind hem fijner dan de andere. Je hebt gewoon voorrang!'



Karim de Vries (34), fietsenbouwer
'Ik vind de fietsrotonde perfect. Je hebt voorrang, dat is voor automobilisten duidelijk. Iedereen let goed op. Ik denk dat het ook komt omdat de rotonde veel in het nieuws is geweest.'



Merel Wandt (14), Delphine van den Bos (14) en Lynn Volkers (13), scholieren Merel: 'Het was onveilig, nu is het veel veiliger. Delphine: Ja, ik vind het een goed systeem. Nu wachten de auto's.' Merel: 'De auto's kunnen niet meer echt doorrijden.'

Het ontwerp is uitgebreid besproken met de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, de politie, de brandweer, enzovoort. Ook is er een test gedaan op een parkeerterrein waar met pionnen de rotonde volledig werd uitgetekend en is uitgeprobeerd met verschillende voertuigen. Nu hij er sinds september ligt, wordt hij uitgebreid geëvalueerd; er hebben drie weken lang camera's gehangen, er zijn deskundigen komen kijken en er is een evaluatierapport in de maak.

DIKKE 8

De ervaringen van fietsers zijn positief. Harry Gijsman van de afdeling Zwolle van de Fietsersbond woont er vlakbij: 'De rollen zijn echt omgedraaid. Voorheen was dit kruispunt een crime. In de spits moest je lang wachten voor er een gaatje was in de stroom auto's. Nu kunnen fietsers vrolijk doorrijden. Het is echt een grote verbetering. Als ik een cijfer moet geven, dan is het echt een dikke 8. We zijn zeer tevreden.'

KRIEBELIG

Vooraf waren er bij de gemeente vooral zorgen over het uitzicht van de automobilisten: zouden zij niet verrast worden doordat de fietsers op de kleine rotonde snel bij hen zouden zijn? Hoewel de officiële evaluatie nog niet klaar is, lijkt dat goed te gaan. De snelheid van het autoverkeer is laag. Bloemhof: 'Dat is één van de randvoorwaarden. Je houdt natuurlijk een paar notoire hardrijders. Daar kun je niet zoveel aan doen.' Voor automobilisten is de fietsrotonde een nieuwe situatie, maar zeker geen inperking van hun mogelijkheden. Ook voorheen mochten ze niet linksaf. Bloemhof: 'We ontnemen niemand iets. Dat is belangrijk voor het draagvlak.' Achteraf vinden ze de naam 'fietsrotonde' niet ideaal bij de gemeente. Bloemhof: 'Ik kan mij voorstellen dat verstokte automobilisten wat kriebelig worden van die term.'

VVN IS TEGEN

Veilig Verkeer Nederland is van meet af aan tegen de fietsrotonde geweest. Consulent Peter Buter: 'We zijn nog steeds tegen. Het gaat ons om de veiligheid. Wij hebben gezegd: hoeveel ongelukken gebeuren hier? Dat bleken er niet veel te zijn. Waarom ga je het dan veranderen? Alleen voor het comfort? Er was één oversteek en nu komen automobilisten op twee plekken fietsers tegen. Elke oversteek is er één te veel, vinden wij. Wij vragen ons ook af: als er straks meer ongelukken blijken te zijn, ga je dan de boel weer terugveranderen? Dat zal wel niet.' VVN is daarom nog steeds kritisch, maar ook Buter zegt: 'Het gaat wonderwel goed. Het valt me niet tegen, moet ik toegeven.' ←

Revolutie bij Brooks

Brooks is beroemd om zijn leren zadels. Na 130 jaar probeert het bedrijf iets anders.



Niet zo slijtvast als leer

In plaats van het traditionele leer gebruikt Brooks voor de nieuwe Cambium C17 dik natuurrubber. En daar zit dan weer een laagje ruw geweven katoen op gelijmd. De gedachte is dat het natuurrubber voldoende in veert bij de zitbotjes zonder dat je het gevoel hebt op een zacht, warm zadel te zitten. Het werkt: ik vond hem erg prettig fietsen. Met hard opgepompte banden op klinkerwegen was het rubber comfortabeler dan een normaal kunststof zadel. De grof geweven katoenen deklaag is wel een nadeel. Het katoenen laagje neemt vocht op (een nat zadel) en het is vrij ruw, waardoor een broek snel slijt. Ook de katoenen laag van het zadel vertoonde al na 600 kilometer slijtagesporen.

Trage ligfiets

De lange ketting van een ligfiets staat garant voor kettingsmeer aan je broek. Dat probleem heeft Miragebike opgelost met een cardanaandrijving.

Het lijkt ideaal. Jammer genoeg is de Nomad van Miragebike erg traag. 20 Kilometer per uur was al een hele opgave en dat is ongeveer het tempo dat je op een slechte stadsfiets haalt. Dat de fiets zo zwaar loopt, kan aan de cardanaandrijving liggen, maar het ontwerp van de fiets is op andere punten ook niet snel. Je zit namelijk rechtop en de banden zijn matig. Voor een gewone ligfietser zeker geen aantrekkelijke fiets. Maar voor fietsers met lichamelijke klachten kan de Nomad toch handig zijn. Rechtop zitten is comfortabel. En met trapondersteuning wordt het magere rendement ruim gecompenseerd. Een gewone ligfiets zonder ketting aan de buitenkant is overigens al te koop. Bij de Flevobike Greenmachine is de ketting geheel verstopt in het frame. De Nomad kost 2995 euro.



Ligfiets waar je rechtop op kunt zitten





Vooruitgang, maar jammer van de lange steel

Grotere spiegel van Busch & Müller

Busch & Müller heeft een grotere versie op van hun bekende CYCLE STAR-spiegeltje op de markt gebracht.

Je ziet er 75 procent meer mee. Een duidelijke vooruitgang. Je hebt beter overzicht van wat er achter je gebeurt. De bevestiging is jammer genoeg niet verbeterd. Met zo'n lange steel aan het stuur trilt de spiegel veel en schudt uit de goede stand. Tip: zet de spiegel op een bar-end. Meer daarover in het filmpje op vogelvrijefietser.nl/fietsspiegel. Het spiegeltje kost: 19,90 euro

Grootlicht, nu ook voor fietsers

De ActiveRide van Philips is een koplamp waarmee je grootlicht hebt, zoals in een auto. Zodra je een tegenligger ziet, schakel je – zoals in een auto – meteen terug naar dimlicht.

De lamp is bedoeld voor donkere bospaadjes. Dan wil je de bomen goed zien. De lamp heeft drie standen; on road voor gebruik in het verkeer, de zwakke off road die weg en bomen zwak verlicht en als derde een felle off road-stand. De zwakke off road-stand is eigenlijk overbodig en maakt omschakelen van on road naar off road extra ingewikkeld. Ik vind dat deze lamp weinig meerwaarde heeft boven de uitstekende SafeRide 80 van Philips (90 euro). De lichtbundel van de SafeRide is duidelijk beter. En op donkere bospaden kun je de verschillende standen ook met de SafeRide bereiken door de lamp naar boven (grootlicht) of naar beneden (dimlicht) te draaien. Wel een groot pluspunt van de ActiveRide is de externe lithium-ion accu. Die kun je met een klittenbandstrip mooi om je frame klemmen. De lamp zelf kan daardoor lekker licht zijn. De gewone SafeRide met 4 oplaadbare batterijen is namelijk te zwaar voor de houder met het kwetsbare kogelgewricht. Gelukkig kun je nog wel de betere houder zonder kogelgewricht bestellen.
De ActiveRide kost **175 euro.**



Duur en weinig meerwaarde

Elektrisch voorwiel

De Rool'in is een voorwiel met een ingebouwde accu en elektromotor. Als beide onderdelen bij elkaar zitten, is er geen kabel van de accu naar de motor nodig.

Je hoeft alleen maar het voorwiel te vervangen, een sensor bij de trapas vast te schroeven, display op het stuur vast te schroeven en het kabeltje tussen sensor en display vast te maken. De communicatie tussen display en wiel gaat draadloos. De montage is dus simpel. Maar de accu in het wiel heeft grote nadelen. Het voorwiel weegt maar liefst 8 kilo extra en het vangt veel wind. De capaciteit van de accu is 200Wh en dat is niet veel. De ondersteuning heuvel op en met tegenwind is te weinig.
Meer informatie op www.rool-in.com
Prijzen: 899 euro voor een gewoon 28 inch-wiel en 799 euro voor de 26 inch-versie.



Voorwiel vangt veel wind



Messing bel wordt steeds mooier

Duurtest fietsbel

De NYC Tour met messing klankschaal zit nu twee jaar op mijn stadsfiets en doet het prima.

Andere fietsers reageren goed op de heldere ping. De bel heeft weer en wind goed doorstaan. Het messing is er eigenlijk alleen maar mooier op geworden. De bel is alleen slecht verkrijgbaar. Onder de merknaam Crane Suzu is die in ieder geval te koop voor 15 euro bij www.buro-velo.nl ←

SeniorWeb, de computerhulp voor u!

Loopt u ook wel eens tegen computervragen aan? Of wilt u meer leren? Bijvoorbeeld over het online plannen van uw fietsroute, reizen en uitstapjes zoeken en boeken, downloaden van handige apps voor uw tablet, veilig internetbankieren of Skypen met uw familie?

SeniorWeb is de computerhulp voor u
Stel uw vraag per telefoon of via onze website. Onze geduldige vrijwilligers komen zelfs bij u thuis! Wij leggen u alles begrijpelijk en stap voor stap uit. Bovendien ontvangt u ons tijdschrift Enter boordevol handige tips en informatie. *Kortom: de vriendelijkste en duidelijkste uitleg en ondersteuning, wat u ook met uw computer, tablet of internet wilt doen.*

Gratis boek bij lidmaatschap
Voor slechts € 28,- per kalenderjaar bent ook u verzekerd van geduldige en deskundige hulp en informatie. Word vóór 28 februari lid en u ontvangt een praktisch computerboek en memoblokje cadeau. Meld u direct aan via **www.seniorweb.nl/fietser** of bel ons op 030 - 276 99 65. SeniorWeb is dé helpdesk, vraagbaak en informatiebron voor computergebruikers thuis. Niet voor niets waarderen leden ons lidmaatschap met een 8,2.









AGU Quorum Waterproof 950 KF
100% waterproof tassenset voor de achterdrager. De binnenzijde van de klep is voorzien van een Mesh vakje en reflectie is op strategische plaatsen aangebracht.
Inhoud: 19 liter per tas
Afmeting: 40 x 34 x 15 cm
Gewicht set: 1940 gram
Bevestiging: KLICKfix Module systeem



AGU Quorum Waterproof 920 KF
Deze stuurtas is 100% waterproof. Voorzien van een sluiting aan de achterzijde, een stevig binnen frame en een met rits afsluitbaar binnenvakje. De tas heeft een afneembare schouderriem en is voorzien van reflectie.
Inhoud: 6,5 liter
Afmeting: 22 x 25 x 15 cm
Gewicht: 1065 gram
Bevestiging: KLICKfix (CC100).

Bestellen
Fietsersbond leden betalen € 185,- (normaal € 249,95). Bestel de Agu stuurtas en achterdrager tassen via veelvoordefiets.nl/fb. Om gebruik te maken van de aanbieding vult u tijdens het bestellen **kortingscode FB1062** in.

Aanbieding geldig t/m 31 maart 2014. Niet geldig i.c.m. andere acties. Verzending is gratis.

VEEL VOOR DE FIETS.NL

Kijk op www.fietsersbond.nl/ledenvoordeel voor meer informatie.

Kistje wijn van Gestolen Fiets voor € 29,95



Het is en blijft een typisch Nederlands fenomeen: 'De Gestolen Fiets'. De wijn met deze naam is speciaal voor de Nederlandse markt gemaakt en heeft een zeer typisch nationaal fenomeen op het etiket.

Gestolen Fiets: krachtige wijnen uit de Portugese Douro gemaakt door Niepoort uit een blend van druiven die ook voor port gebruikt worden. Vol van smaak, soepel op de tong. Heerlijk om zo te drinken, maar ook uitstekende begeleiders van een stevig maal.

Harold Hamersma in de Vogelvrije Fietser over de rode Douro wijn van Gestolen fiets: 'Mooie, sappige, authentieke en vooral energieke wijn.'

De Proeftafel (www.De-Proeftafel.nl/fiets) heeft een mooi wijjnpakket voor u samengesteld. Een fles Douro 'Gestolen Fiets' wit en een fles Douro 'Gestolen Fiets' rood in bijpassende houten kist met gestolen-fietslogo, een sommeliersmes én een tegoedbon van € 5,- nu voor slechts € 29,95.

Bestellen
Het wijnpakket is te bestellen door overmaking van € 29,95 op rekening NL24 TRIO 0254 6680 62 ten name van AAZ Wijnen onder vermelding van 'Fiets' én naam- en adresgegevens (!). Gegevens kunnen ook via e-mail worden doorgegeven: info@aazwines.nl.

Let wel: drink de wijn ten alle tijde ná het fietsen en laat de strip op het etiket van de fles van Willem Holtrop u niet verleiden tot andere zaken. Prachtig en humoristisch is die wel!

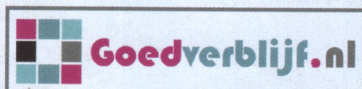
Prijs is inclusief verzendkosten. Aanbieding geldig zolang de voorraad strekt.

Voordelig hotelarrangement voor € 69,- p.p.

Heerlijk fietsen of wandelen en 2 overnachtingen in een 3 of 4-sterren hotel in Nederland. Geniet van een paar heerlijke dagen weg! Exclusief voor leden van de Fietsersbond biedt Goedverblijf.nl een exclusief arrangement voor slechts € 69,- p.p. *

Fietsersbond aanbieding:
- 2 overnachtingen
- uitgebreid ontbijtbuffet
- 1x heerlijk 3-gangen diner
- extraatje: dit verschilt per hotel (van welkomstdrankje tot fiets- en wandelroutes)

Kies het hotel en de regio van uw keuze en laat u verwennen met dit exclusieve arrangement.



Of u nu kiest voor een fietsvakantie in het mooie Brabant, de heide op de Veluwe, de Drentse hunebedden of door het fraaie Limburgse heuvellandschap; u bent verzekerd van een gastvrij onthaal in 1 van de deelnemende hotels.

Kijk op **www.goedverblijf.nl/fietsersbond** voor het aanbod of bel met 085 - 489 90 19.

* Genoemde prijs is o.b.v. 2 personen per kamer, exclusief toeristenbelasting en per boeking € 7,50 reserveringskosten. Geldig t/m augustus 2014 o.b.v. beschikbaarheid.







TEKST: SUZANNE BRINK

Fietsersbond

Fietsersbond Culemborg krijgt gelijk van Raad van State



Over dit pad wilde de gemeente Culemborg auto's laten rijden.

Culemborg wilde auto's laten rijden over veilige fietspaden tussen de wijken Goilberdingen en Parijsch in Culemborg West. Geen goed plan volgens de lokale Fietsersbondafdeling en veel bewoners. Eind 2013 de Fietsersbond gelijk bij de Raad van State.
Louis Raetsen, secretaris van de Fietsersbond afdeling Culemborg: 'Over de paden, waar de gemeente auto's op wilde toestaan, fietsen veel schoolkinderen. Ouders vinden het prettig dat hun kinderen zo veilig kunnen fietsen. Dat zou voorbij zijn als daar voortaan ook auto's zouden rijden.'

Advocaat

Toine van de Laar en Jan Jansen van de Culemborgse afdeling van de Fietsersbond doken in de papieren en ontdekten al snel dat ze grote kans maakten om een beroep bij de Raad van State te winnen. En dat bleek een juiste inschatting te zijn. Raetsen: 'Op 6 november hoorden we dat we in het gelijk gesteld waren. We zijn natuurlijk heel blij met dit succes. De routes blijven veilig voor fietsers en bewoners. Daarnaast geeft het ook rust in de wijk. Het heeft veel tijd gekost, maar het heeft dus ook wat opgeleverd.' ←

Iedereen fietst?

Ideeën om fietscultuur te verbreden



Boekje 'Iedereen fietst?'

Hoe krijg je mensen op de fiets? Door goede infrastructuur natuurlijk, maar dat is niet het enige. Fietscultuur, of je opgroeit met de fiets en of anderen in je omgeving fietsen, blijkt ook een belangrijke rol te spelen. In Iedereen fietst? tips en inzichten in hoe je mensen uit alle culturen op de fiets krijgt.. ←

Meer informatie:
http://www.fietsersbond.nl/iedereenfietst

TEKST: KARIN BROER | FOTO: MICHIEL SLUTTER

Wat doe je met een oude fiets?

Makkelijke vraag. Je geeft hem toch weg of je zet hem bij het grofvuil? De praktijk is weerbarstiger. Zo'n oude fiets belandt ergens, soms in de schuur, maar vaak ook op straat, voor de deur, ergens waar hij niet verder kon. 'Ooit' opknappen wordt 'nooit.'

Veel van de zogenaamde weesfietsen, de achtergelaten fietsen bij stations of in de binnenstad, zijn fietsen die ooit nog opgeknapt zouden worden. Dat blijkt uit onderzoek uit 2012 van de Universiteit Utrecht in opdracht van het Fietsberaad. Utrechters, Amsterdammers en afgestudeerden van de Universiteit Utrecht werden over weesfietsen geënquêteerd, in totaal ongeveer 2.150 mensen. En dan blijkt dat 'achterlaten op straat' best vaak voorkomt. 'Gerekend over alle respondenten heeft zes procent van de Utrechters, tien procent van de Amsterdammers en achttien procent van de alumni wel eens een fiets achtergelaten in de openbare ruimte', staat in het rapport.

Berg fietsen

Dat levert een aardige berg oude fietsen op. Er zijn bijna 800.000 Amsterdammers, gemiddeld één fiets per inwoner. Dan laten die Amsterdammers met z'n allen 80.000 fietsen in de hoofdstad rondslingeren.

Anders dan vaak wordt gedacht, zijn er dus niet alleen weesfietsen te vinden rond het station, maar ook heel veel in woonwijken. Meestal worden die pas opgeruimd als ze zijn vervallen tot fietswrak, denken de schrijvers van het rapport. Een deel van de achterlaters had nog goede bedoelingen, maar werd ingehaald door de tand des tijds of door de gemeentelijke wegknippers. Eén procent van de Utrechtse respondenten in het onderzoek en twee procent van de Amsterdamse respondenten had eigenlijk de achtergelaten fiets nog wel willen opknappen of willen gebruiken als reservefiets.

Harteloos

Maar de rest heeft de fiets dus willens en wetens achtergelaten. Nogal harteloos vanuit het perspectief van de echte fietsliefhebber. Waarom doen ze dat?

Veel mensen blijken geen idee te hebben wat ze met een oude, in slechte staat verkerende fiets moeten doen. Zo'n 40 procent van de ondervraagden geeft aan niet te weten wat je moet doen met zo'n ten dode opgeschreven fiets. Vooral studenten zijn onbekend met het fenomeen grofvuilinzameling. Het rapport beveelt gemeenten aan daar meer publiciteit aan te wijden. Ook het op laten halen van oude fietsen analoog aan de kerstbomeninzameling zou een goed idee zijn. Of inzamelen voor een goed doel. Dan zijn veel mensen bereid hun oude ros beschikbaar te stellen, zo bleek uit de enquête.

Doolhof

Tot nu toe doen gemeenten nauwelijks iets om oude fietsen op een goede plek te krijgen. De gemeente Amsterdam voerde in 2011 een campagne 'Waar staat jouw oude fiets? In de weg', om aandacht te vragen voor de oude fietsen die fietsenrekken bezet houden. In het kader van die campagne werd onder andere een doolhof van oude fietsen op de Sint Anthoniesluis gemaakt.

Ook de gemeente Groningen was al eens creatief met oude fietsen. Daar werd in 2010 in de Korrewegwijk (waar veel studenten wonen) een container neergezet, speciaal om oude fietsen en fietswrakken in te zamelen. Van de 300 fietsen die dat opleverde, maakte kunstenares Maria Koijck een negen meter hoge led-verlichte fietswrakkenkerstboom, die tijdens de kerst de Grote Markt opfleurde. Dat kan dus ook allemaal met een oude fiets.

Kortom, wat doe je met een oude fiets? Van alles, maar niet stiekem op straat achterlaten. ←

Ook een vraag over je fiets of iets anders fietsgerelateerds?
Stuur je vraag naar **vvf@fietsersbond.nl**

TEKST: KARIN BROER

Reclame bij Vogelvrije Fietser

Bij de laatste Vogelvrije Fietser was reclame bijgevoegd van RSD Reise Service Deutschland voor een reis naar Turkije. Het zou gaan om een actie van de Vogelvrije Fietser, waarbij de leden bedankt worden voor het trouwe lidmaatschap. Ik ben zeer verbolgen over deze manier van reclame voeren. De aanbieding is ook nog minder mooi dan zij lijkt: slechts enkele weken voor 129 euro en daarnaast allerlei toeslagen betalen, et cetera.
Ik vind het erg vervelend dat de Vogelvrije Fietser dergelijke reclame verstuurt.
Leo Stockmann, Paterswolde

Reactie: Wij hebben heel veel reacties gekregen van onze leden op een reclame voor een Turkije-reis. De bezwaren waren vooral gericht op het milieuaspect van de aangeboden vliegreis en de manier waarop de adverteerder u aansprak. Wij delen uw bezwaren en willen aan u uitleggen hoe dit kon gebeuren.

Brochure

Wij werken sinds kort samen met een advertentiewervingsbureau. Het was de bedoeling dat wij alle advertenties van tevoren ter beoordeling voorgelegd kregen. Bij de brochure van de vliegreis naar Turkije is dit helaas niet gebeurd. Excuses, uiteraard streven wij ernaar om advertenties te plaatsen die óf gerelateerd zijn aan fietsen óf waarvan wij denken dat ze passen bij de interesses van onze achterban. Wij hebben met ons advertentiewervingsbureau afgesproken dat een dergelijk aanbod niet meer in de Vogelvrije Fietser geplaatst wordt. Wij bieden onze excuses aan voor wat er is gebeurd. Voor vragen kunt u contact opnemen met Patricia Rijkse (p.rijkse@fietsersbond.nl of (030) 291 81 42.



Vreemdelingenhaat

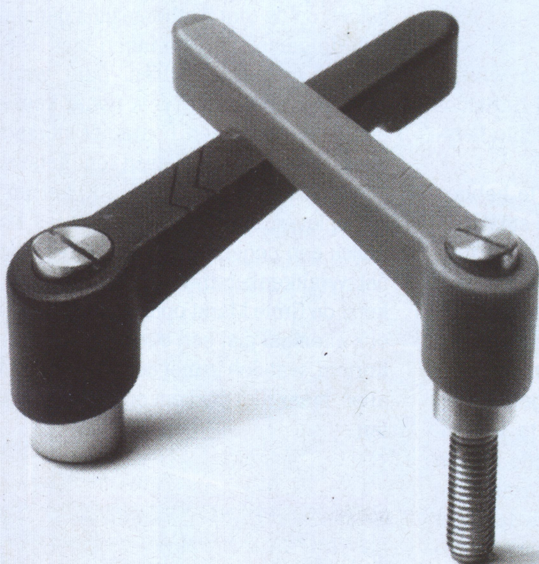
Meestal lees ik de Vogelvrije Fietser met plezier. Maar het plaatje op blz. 28/29 van het oktobernummer schoot mij in het verkeerde keelgat. Dat heeft niets te maken met het misbruik maken van mijn naam. Het plaatje bevordert de vreemdelingenhaat die steeds meer gemeengoed in Nederland wordt. Het plaatje wekt de indruk dat het Polen waren die de diefstal bij de kerk pleegden. Uit het artikel is daarvoor geen enkel bewijs. Ik zou het hogelijk op prijs stellen als u in het volgende nummer uw excuses maakt jegens de vele Polen die hier in Nederland het werk doen dat door Nederlanders gemeden wordt.
J. Pool, Leiderdorp

Reactie: De redactie heeft absoluut niet de intentie gehad om Polen als misdadigers neer te zetten, maar wilde met de illustratie en de kop 'fietsmysterie' juist benadrukken dat als niet duidelijk is hoe het zit met de diefstal, te snel gedacht wordt dat het wel weer buitenlanders/Oost-Europeanen geweest zullen zijn. Onze excuses dat die boodschap niet duidelijk is overgekomen!

Simpel draaien van je stuur

Vorig jaar heb ik jullie TestKees om advies gevraagd over systemen die het simpel draaien van een fietsstuur mogelijk maken. Dit om de doorloop langs een fiets in de gang te vergemakkelijken. Voor de oude stuurpenconstructie bleek een hulpstuk op de markt, maar voor de nieuwere stuurconstructies nog niet. De nieuwere sturen zitten vaak met inbusboutjes vastgeklemd aan de balhoofdstang. Door deze boutjes te vervangen door 'klemhefboomboutjes' kan het stuur in vijf seconden worden gedraaid en vastgezet. Heel simpel dus. Je hoeft hier trouwens geen gespierde handen voor te hebben. Deze boutjes zijn verkrijgbaar bij de gespecialiseerde metaalhandel, zoals Kokkelink in Den Haag, en kosten slechts vijf euro per stuk.
Hoort, zegt het voort!
Jules Coenen

Reactie TestKees: het risico is wel dat het balhoofd los gaat zitten.



Klemhefboom

LEZERSONDERZOEK
Win een iPad! zie pag 7

Over wat er in de Vogelvrije Fietser moet staan, verschillen de meningen nogal eens. Zie de discussie hieronder. Wij willen graag weten waarover onze leden graag lezen. Vul daarom ons lezersonderzoek op pagina 7 in. En maak kans op een iPad. Laat je stem horen! – de redactie

Krankzinnig (1)

Het valt me op dat afzenders van boze reacties op artikelen in de Vogelvrije Fietser vaak maar één oog lijken te hebben. Zo ook in het oktobernummer: 'Krankzinnig', schrijft Chris, 'dat aandacht wordt besteed aan fietsendragers, want dat is aandacht voor die boze auto's.' Omdat ik alle fietsknooppunten in mijn grote provincie blind kan vinden, is het echt heerlijk dat ik ook ver(der) weg kan gaan fietsen, dank zij die dragers(info).
Ik vind het ook fijn in de Vogelvrije Fietser te lezen waar je leuk kunt

fietsen. Wilna schrijft echter, ook in het oktobernummer, dat aandacht daarvoor niet hoort. Dus, geen artikelen over kapellen-, kastelen-, pont- of bier(café) routes. Want, zo zegt ze, de artikelen moeten over fietsen gaan! Volgens mij gaan die artikelen daar ook over. Samengevat: kijk eens om je heen (letterlijk en figuurlijk), want dan zie je echt meer!
Peter van Gurp, 's-Hertogenbosch

Krankzinnig (2)

U probeert alle lezers te bedienen met een keur aan artikelen over allerlei onderwerpen. Met sommige heb ik totaal geen affiniteit, die sla ik dan gewoon over. Anderen zullen er ongetwijfeld genoegen aan beleven. De ingezonden brieven tonen dat niet iedereen deze houding heeft. De een wil niks over honden lezen, de ander heeft de pest aan fietsdragers, enzovoort. Ik wil u aanmoedigen om de variëteit in artikelen te behouden. Fietsers zijn mensen van allerlei pluimage, die behoefte hebben aan zeer verschillende informatie. In deze vorm geniet ik erg van uw blad. Plaats het geneuzel, maar negeer het alstublieft. Dan ben ik in ieder geval tevreden.
Henk Wevers, Uithoorn

Fiets mee in de trein

U weet dat de treinen van Arriva op Harlingen rijden en niet die van NS? Anders bij deze, voor uw informatie.
Ingrid Baars

Reactie: De verwarring is begrijpelijk. Interviews met vakantiegangers in Harlingen en het dan steeds over NS hebben? Ik heb het in het verhaal vooral over NS gehad omdat NS nog steeds op de meeste trajecten in Nederland rijdt. – redactie, Suzanne Brink

Fietsers uit de binnenstad

Fietsers in de binnenstad – je hebt er maar last van, zegt Jacques Blommendaal in de *Vogelvrije Fietser*. Laat hen liever omrijden. Hoe durven ze: de stad gebruiken om alleen maar te fietsen. Ze hebben er niets te zoeken! Want in de binnenstad van Utrecht moet je met vele 'vertier zoekende bezoekers' kunnen slenteren, vindt Blommendaal.
Als het niet serieus was, was het grappig. Want wat is nou een mooiere en logischer route voor veel bestemmingen in Utrecht dan via de binnenstad? Maar hij spreekt namens het grootwinkelbedrijf, horeca en eigenaren van commercieel onroerend goed. Dus wat hij zegt is: aan fietsers verdienen we niets, dus laat hen omrijden.
Van wie was ook alweer de stad?
Jacqueline Lucas, Utrecht



Binnenfietsrestaurant

Deze foto maakte ik tijdens een fietstochtje in Barcelona. Prima fietsstad, lekker plat, beginnende fietsinfrastructuur, maar dan kan het toch gebeuren dat je bijvoorbeeld op dit schitterende tweebaansfietspad langs de boulevard zomaar ineens tegen een restaurant aanrijdt. Wie heeft in Barcelona nu eigenlijk voorrang? De eter of de fietser? *Pierre Cavalini*

Meer ingezonden foto's kun je vinden op vogelvrijefietser.nl/fotos

colofon

Redactieadres en landelijk bureau Fietsersbond
Kanaalweg 50, 3526 KM Utrecht,
Postbus 2828, 3500 GV Utrecht,
☎ 030-2918171, fax 030-2918188,
e-mail: info@fietsersbond.nl
internet: www.fietsersbond.nl

Redactie Michiel Slütter (hoofdredacteur), Kees Bakker (testredacteur), Suzanne Brink (redacteur)
e-mail: vvf@fietsersbond.nl

Medewerkers aan dit nummer
Karin Broer, Mapije en Wijbrand Schaap.

Vormgeving AKIMOTO ontwerpt, Amersfoort

Drukwerk Habo DaCosta, Vianen

Contributie inclusief toezending van de Vogelvrije Fietser bedraagt € 26,- per jaar (meer mag natuurlijk ook). Wanneer het lidmaatschap in de loop van het verenigingsjaar wordt beëindigd, blijft de jaarlijkse bijdrage in zijn geheel verschuldigd.

Adreswijzigingen kunnen via de website (www.fietsersbond.nl/contact) worden doorgegeven of schriftelijk: stuur de adresband van dit blad met het nieuwe of verbeterde adres terug naar de Fietsersbond.

Advertentiewerving
PSH Media Sales
Frank Roosenbeek ☎ 026- 750 18 53
frank.roosenbeek@pshmediasales.nl

Regeladvertenties Patricia Rijkse
☎ 030-291 81 42,
p.rijkse@fietsersbond.nl

Oplage 30.000

Sluitingsdatum kopij volgende Vogelvrije Fietser: 1 maart
Het nummer verschijnt 25 april 2014.

ISSN 0166-0276

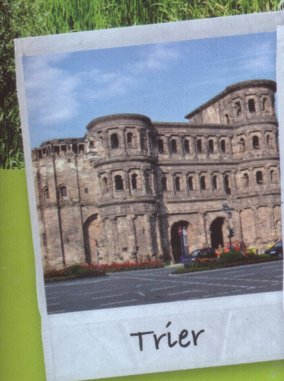
Omslag: Peter Arno Broer
Jaarverslag: Het jaarverslag van de Fietsersbond staat op www.fietsersbond.nl/jaarverslag

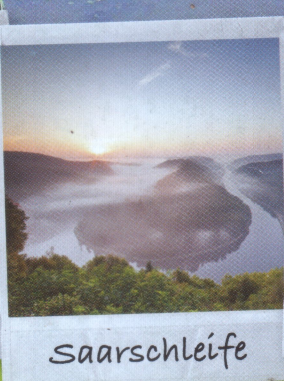


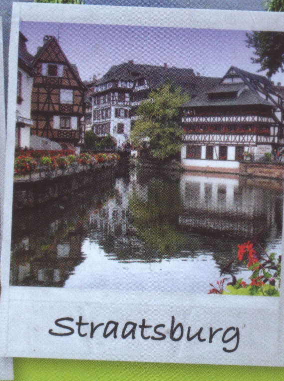


Op weg met de Saar-Elzas-fietstocht

Vraag onze gratis fietsbrochure 2014 aan


Trier


Saarschleife


Straatsburg



Van het Romeinse Trier tot in Straatsburg in de Franse Elzas – een grensoverschrijdende fietstocht langs de Saarschleife en de Franse kanalen.



Saar-Elzas-fietstocht

6 overnachtingen met ontbijt en fietskaarten

vanaf **297,-€**



Tourismus Zentrale Saarland GmbH, Franz-Josef-Röder-Str. 17, 66119 Saarbrücken
www.toerisme-saarland.nl, info@tz-s.de, Tel.: +49 (0)681-927 20 0